



Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 21 | december 2012



Ilse Hoet, lid Permanente Commissie

Samenwerken en alert blijven

Sinds begin dit jaar maakt Ilse Hoet, namens Vlaanderen, deel uit van de Permanente Commissie. Ze betrad daarmee bekend terrein. Ze was immers jarenlang al lid van de Schelddirecteuren Vergadering, de organisatie die de vergaderingen van de PC voorbereidt. Wie is Ilse Hoet en wat houdt haar, wat betreft het beheer van de Westerschelde, bezig?

‘Ik ben afdelingshoofd van de afdeling Haven- en Waterbeleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Onze afdeling ondersteunt de minister op beleidsmatig vlak inzake watergebonden dossiers. De Schelde maakt daar vanzelfsprekend een groot onderdeel van uit. We doen er alles aan het evenwicht te behouden tussen toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid van de rivier. Op mijn afdeling werken in totaal een dertigtal mensen.’

• Van SDV naar PC

‘Ik werk sinds 2001 bij Haven- en Waterbeleid. In 2005 werd ik actief in de Schelddirecteuren Vergadering en sinds begin dit jaar maak ik deel uit van de PC. Eigenlijk ging dat vrij geruisloos, ik was immers al bekend met de meeste dossiers. Ik zie wel grote verschillen. De PC vraagt een andere benadering, minder operationeel en praktisch.’

• Verrijkend

‘In mijn werk is er altijd een link met Nederland geweest. Ik vind het zeer boeiend om met Nederlanders samen te werken. We spreken dezelfde taal, maar pakken dossiers heel verschillend aan. De cultuurverschillen komen regelmatig naar boven. Dat kan overigens zeer verrijkend werken,



Ilse Hoet: ‘Ik vind het zeer boeiend om met Nederlanders samen te werken!’

je wordt gedwongen zaken van verschillende kanten te bekijken. Zowel de Nederlanders als de Vlamingen zijn er op uit om het juiste evenwicht te vinden. Voor mij zit daar de uitdaging in! Binnen de PC werk ik nauw samen met mijn Vlaamse collega Jacques d’Havé. We bereiden de vergaderingen samen voor. Dat doen we overigens in nauwe samenwerking met de havens en andere stakeholders. Het is immers van groot belang dat beslissingen van de PC teruggekoppeld worden met de sector.’

• Hoog niveau

‘Als ik naar de toekomst kijk, vind ik het vooral een uitdaging om de vlotheid en de veiligheid op het huidige hoge niveau te handhaven. De schepen worden steeds groter, de technologische ontwikkelingen gaan snel. De ICT in onze regio behoort tot de absolute wereldtop. We doen er alles aan om aan de top te blijven. Dat betekent dat we alert moeten zijn en blijven.’

• Vertrouwen

‘Het belang van een goede ketenwerking wordt door alle partijen onderschreven. Om de vlotheid te bevorderen moeten de ketenpartners bereid zijn over de eigen grenzen heen te kijken. Samenwerken is heel boeiend, maar niet altijd even gemakkelijk. Het is soms een beetje zoeken, maar ik heb er alle vertrouwen in dat de ketenpartners zich er voor in willen zetten.’

In deze nieuwsbrief

- Ilse Hoet 2
- Ervaringen van een schipper 3
- Veilig varen met de SWATH 4
- De Westerschelde 5
- Veiligheid op de Westerschelde 6
- Afscheid Hans van der Togt en Rein van der Kluit 8
- WESP klaar voor gebruik 9
- Bouw Schelderadartoren 10
- Samenwerking op het kanaal Gent-Terneuzen 12

Foto voorpagina:
Eén van de vier nieuwe SWATH-vaartuigen, bestemd voor het aan boord brengen van de loodsen

Ervaringen van een schipper

Varen over de Westerschelde

Met twee duwboten in de vaart heeft Booij Duwvaart bv een schat aan ervaring met varen over de Westerschelde. In opdracht van Rederij De Grave-Antverpia vervoert Booij dagelijks tonnen kolen en ijzererts van Rotterdam, Antwerpen en Luik naar Zelzate.



'We hebben twee duwboten in bedrijf', vertelt Mathieu Booij, directeur. 'Een grote, geschikt voor vier duwbakken, is continu in de vaart met steeds zes man aan boord. Drie man op, drie man af, 24 uur per dag. De kleine, geschikt voor twee duwbakken, is 18 uur per dag actief en heeft altijd vier man aan boord. We vervoeren vooral kolen en ijzererts.'

• Sluisplanning

De vier duwbakken samen zijn 200 meter lang en 23,5 meter breed, met een diepgang van 4,4 meter. 'Dat betekent dat we bij Terneuzen gebruik moeten maken van de zeesluis. We zijn te groot voor de binnenvaartsluis', zegt Mathieu. 'Dat veroorzaakt wel eens discussies met de verkeersleiding, die ons toch naar de binnenvaartsluis wil hebben. Maar het wordt altijd naar tevredenheid opgelost.' Mathieu geeft aan dat de sluisplanning wel verbeterd is de afgelopen tijd, maar dat wachten toch nog regelmatig aan de orde is. 'Dat wachten valt niet mee. Bij de Westhaven zijn slechte afmeermogelijkheden voor een schip als het onze. Er staan wel bolders tussen de palen, maar die zijn net te hoog voor ons. Dat leidt wel eens tot gevaarlijke situaties. Lasso gooien! Voor anker gaan is voor een duwboot geen optie. De bakken zitten met kabels aan elkaar vast. De stroming zou er voor zorgen dat het schip alle kanten op wil. Een simpel anker houdt hem dan niet op z'n plek.'

• Ervaring nodig

Mathieu ervaart de Westerschelde als een bijzondere rivier. 'Je hebt te maken met stroming, ook dwarsstroming, waardoor het lastig varen is. En de wind, je vaart eigenlijk altijd op zee. Zandplaten en geulen zijn goed aangegeven, daar hebben we geen last van. De zeevaart veroorzaakt een behoorlijke golfslag, hoewel dat de laatste jaren verbeterd is. Je merkt dat de zeevaart meer rekening houdt met de binnenvaart. Als het even kan, gebruiken we een nevengeul.'

• Uitstekende verkeersbegeleiding

Mathieu is zeer te spreken over de verkeersbegeleiding. 'Uitstekend', vindt hij. 'Alert, behulpzaam, professioneel.'

De sluisplanning is goed, de communicatie over de planning kan nog worden verfijnd. Als ik nu ingepland sta, kan het gebeuren dat ik toch nog moet wachten. Al zou het fijn zijn als de verkeersleiding me van een vertraging langer dan 30 minuten op de hoogte brengt. Dan kan ik daar mijn planning op aanpassen. Rustiger varen of bijvoorbeeld bij Hansweert wachten. Het zou handig zijn als ze de aangepaste planning op een site zetten, zodat je mee kunt kijken of de planning nog op schema zit.'

• AIS

'Ik ben ook heel blij met AIS, echt een supermiddel', vervolgt Mathieu. 'De meeste binnenvaart beschikt over AIS, de enkelen die het nog niet hebben, zullen er niet aan ontkomen. Een onmisbaar hulpmiddel om veilig te varen.' Mathieu heeft de discussies over de aantasting van de privacy door het gebruik van AIS wel gevolgd, maar heeft er zelf geen moeite mee. 'Ik vind het geen enkel probleem dat mijn opdrachtgever kan nagaan waar ik ben. Ik vind het veel belangrijker dat ik de scheepvaart om me heen goed in beeld heb.'

• Plannen

Voor de toekomst voorziet Mathieu toenemende schaalvergroting. 'Strakke planning wordt nog belangrijker. De tijd dat we op de schippersbeurs wachten op werk is definitief voorbij', zegt Mathieu. 'Er zijn harde afspraken met de rederij over het laden en lossen. We moeten er van op aan kunnen dat we een route in een bepaalde tijd kunnen afleggen. Plannen is een belangrijk onderdeel van ons werk. Met 21 man in dienst moeten we continu in de vaart zijn en zo vlot en veilig mogelijk van A naar B!'



De Jannick van Booij duwvaart door de zeesluis van Terneuzen

Balans na een half jaar

In het vorige nummer van Nautisch Nieuws berichtten we over de doop van De Wandelaar, het SWATH Moederschip van het Vlaams loodswezen. De Wandelaar is de laatste van vier nieuwe SWATH-vaartuigen die het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust heeft aangeschaft. Met deze vaartuigen worden de zeeloodsen vlot en veilig aan en van boord gebracht. Wat zijn de ervaringen tot nu toe?

Zeeloodsen Peter Zeebroek en Bert Boussé zijn zeer te spreken over de nieuwe vaartuigen. 'Ik vind het vooral belangrijk dat we veiliger en vlotter kunnen overstappen. Door het platform moeten we drie meter minder klimmen. Dat betekent minder risico en dat is een hele verbetering', begint Peter. 'Bovendien is het moederschip zelf veel comfortabeler. We kunnen douchen, hebben een ruimte aan boord waar we kunnen rusten en indien gewenst een eigen kajuit. Heel aangenaam', vult Bert aan. Eugene Van Craeyvelt, operations manager van het loodswezen, is vooral tevreden over de ervaren bemanning aan boord van de SWATHs. 'Het is van groot belang dat zij goed langszij kunnen komen, waardoor de kleine SWATH bij wijze van spreken blijft plakken aan het zeeschip. Alleen dan kunnen de loodsens makkelijk en veilig overstappen. Het is echt een staaltje vakmanschap om dat goed voor elkaar te krijgen.'

• Nog beperkingen

Beide loodsens wijzen er wel op dat er nog altijd beperkingen zijn, ook met deze nieuwe beloodsingswijze. Om met de SWATH bediend te worden moeten schepen een minimaal vrijboord (de afstand tussen water en scheepsdek) van drie meter hebben. Bij grote schepen waar een combinatie van loodsladder en statietrap wordt gebruikt, moet het onderste deel van die laatste minimaal zeven meter boven het water zijn. Sommige schepen hebben uitsteeksels aan de romp, zoals berghout of stabilisatievinnen, waar de SWATH aan zou kunnen haperen. Bij schepen die niet aan de gestelde vereisten voor bediening door de SWATH voldoen, wordt de loods nog met de kleine jol naar en van het te beloodsen schip gebracht.

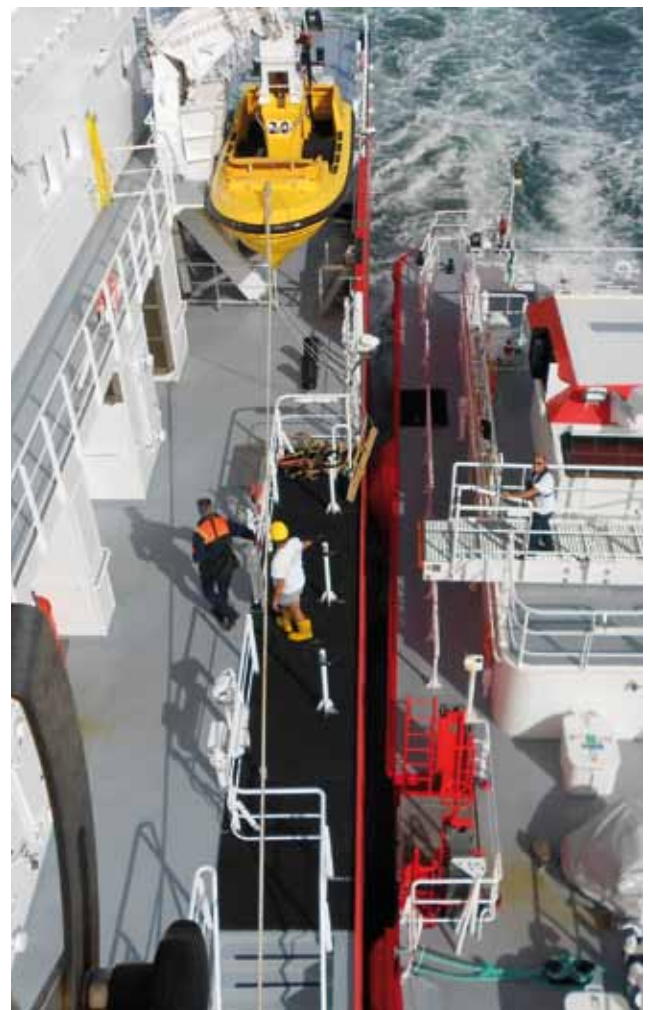
• Nacht en ontij

Het werk van een zeeloods is niet zonder gevaren. Bij nacht en ontij met harde wind en een behoorlijke zeeegang klimmen op een ladder en een gevaarlijke zee onder je. 'Een paar keer per jaar valt er iemand in het water', beaamt Peter. 'Bij heel slecht weer wordt de loodsdienst opgeschort. De SWATH stelt ons in staat wel iets langer door te werken dan met de oude boten. Bij harde wind en bij golfhoogten van meer dan twee meter wordt het moeilijk en bij nog grotere golfhoogten moet de situatie soms schip per schip bekeken worden. Helemaal voorkomen dat de dienst moet opschorten kunnen we niet.' Bij opgeschorte dienst wordt

soms gebruik gemaakt van het loodsens op afstand. 'Dan babbelen we de schepen naar binnen', lacht Bert. 'Of we reizen naar de haven toe waar het te beloodsen schip ligt. Dan hoeven we niet op zee op te stappen om het schip te kunnen beloodsen.'

• Complex

De SWATH vaart met een snelheid van 10 knopen langszij. 'Dat is dubbel zo snel als met de oude loodsbotten', vertelt Eugene. 'Iedereen, bemanning en loodsens, heeft daar aan moeten wennen. De schepen worden steeds groter en blijven groeien. De verdieping van de Schelde maakt het voor dergelijke grote schepen mogelijk de haven te bereiken. Voor de loodsens wordt het werk daarmee wel complexer, ook op zee.' Peter en Bert geven beiden aan dat kapiteins vaak opgelucht adem halen als de loods aan boord stap. Zowel het zeetraject als de Westerschelde zijn geen makkelijke vaarwegen. 'En de zee is groot, maar soms heb je plaats te kort. Manoeuvreren is soms lastig. Kapiteins zijn blij dat er iemand aan boord komt die de het moeilijkste deel van de navigatie even overneemt.'



De SWATH brengt zeeloodsens vlot en veilig aan en van boord

De Westerschelde

Een bijzondere rivier

De Westerschelde is één van de drukst bevaren wateren ter wereld. Scheepvaart heeft op deze zeearm te maken met grote getijdenverschillen. Er moet rekening gehouden worden met diverse, deels droogvallende, zandplaten. De Westerschelde is een grensoverschrijdende rivier, met zoet en zout water. Tevens zijn er natuurgebieden. Deze verschillende aspecten maken van de Westerschelde een unieke rivier.

Vanaf Gent tot aan de monding van de rivier vinden we het Schelde-estuarium. De Westerschelde gaat hier over in de zee. Daarom is er in dit deel van de rivier eb en vloed. Tot 160 kilometer van de zee is het verschil tussen eb en vloed merkbaar.

• Diep en ondiep

Het gedeelte van de Schelde waar de zeeschepen kunnen en mogen varen, de vaargeul, is circa 98 kilometer lang. De diepte van de hoofdvaargeul varieert van ongeveer 14,50 tot 50 meter. Voor Borssele ligt het diepste punt van de Westerschelde, ongeveer 58 meter. De put van Terneuzen is een ander diep punt. Daar is het 40 meter diep. Niet alleen de diepte varieert, ook de breedte van de Westerschelde is per punt verschillend. Zo is het estuarium bij Gent 50 meter breed, in Antwerpen 450 meter, aan de grens is het ruim 2 kilometer en bij Vlissingen is de Westerschelde ongeveer 5 kilometer breed.

• Voortdurend in beweging

Kenmerkend voor de Westerschelde is het meergeulstelsel: een hoofdgeul met daaraan parallel één of meer nevengeulen. Ebgeulen zijn over het algemeen diep en geschikt als vaargeul. In de Westerschelde heeft de ebgeul een meanderend verloop. Ze slingert met grote bochten van de ene oever naar de andere. De Westerschelde is voortdurend in



Het unieke karakter van de Westerschelde heeft nautische gevolgen

beweging. Hierdoor wordt zand en slib verplaatst. Dit zorgt ervoor dat de rivier op een bepaald punt de ene keer dieper is dan op een ander moment. Zo is er bijvoorbeeld een periode geweest dat de put van Terneuzen dieper was dan het 'gat' ter hoogte van Borssele. De diepte is ook afhankelijk van het tij. Om de vaargeul op diepte te houden, wordt er regelmatig gebaggerd.

• Natuur

De Westerschelde is één van de weinige min of meer intacte estuaria in Noordwest-Europa. Sinds de Deltawerken heeft Nederland nog maar twee natuurlijke estuaria: de monding van de Schelde en de monding van de Eems. Estuaria hebben vaak een grote natuurwaarde. Door de wisselende verhouding tussen zout en zoet water, maar ook de verschillen in de waterstand (eb en vloed) en de plaatselijke aanslibbingen (schor, plaat of slik), komen er in deze zeearm een verscheidenheid aan planten en dieren voor. Langs en op de Westerschelde bevinden zich diverse vogelbroedplaatsen, waaronder een

vogeleiland. Deze drooggevallen platen zijn voor vogels belangrijke vindplaatsen voor voedsel. Daarnaast worden de laatste jaren steeds vaker zeehonden en bruinvissen gezien in de Westerschelde.

• Nautisch gebruik

Het bijzondere en vooral grillige karakter van de Westerschelde heeft vanzelfsprekend gevolgen voor het nautisch gebruik ervan. Het getijverschil bedraagt meer dan vier meter. In een volledige tijcyclus stroomt er meer water in dan er uitstroomt. De stroming op de Westerschelde is overal anders, afhankelijk van de diepte van de geulen en de ligging van zandplaten. Zeevaart en binnenvaart kunnen elkaar in de weg zitten in de soms smalle vaargeul. Op steeds meer delen van de rivier zijn daarom parallelle routes gemarkeerd waar de binnenvaart in toenemende mate gebruik van maakt.

Bron: Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie

Westerschelde blijft veilig

Vanuit haar verantwoordelijkheid voor een veilige verkeersafwikkeling volgt de Permanente Commissie de evolutie van de nautische veiligheid op de vaarwegen in het Scheldegebied nauwgezet op. Hiertoe laat de Permanente Commissie jaarlijks een monitoringsrapport opstellen. Daaruit blijkt dat de Westerschelde, ondanks de opmerkelijke schaalvergroting van de zeescheepvaart, een veilige rivier blijft.

De Permanente Commissie heeft beslist om de monitoring van de nautische veiligheid niet langer te baseren op de scheepsongevallen database van Rijkswaterstaat. De verwerking van de ongevalsgegevens op Vlaams grondgebied kon hierdoor niet altijd correct gebeuren. De monitoring gaat nu uit van de incidentregistratie van het Business Intelligence (BI) systeem van de Schelderadarketen dat in 2007 in gebruik is genomen. De nieuwe werkwijze biedt het voordeel van één consistente gegevensbron die de ongevallen op alle vaarwegen in het Scheldegebied nauwkeurig en volledig in beeld brengt. Het betreft de volgende vaarwegen: de aanlooproutes naar de Westerschelde in zowel het Nederlandse als Belgische zeegebied, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde, het Nederlandse en Vlaamse gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen.

Daar BI een accurater en vollediger beeld geeft van de ongevallen en het BI kan teruggaan tot 2006, is vanaf 2006 een nieuwe registratiereeks opgesteld. De geregistreerde stijging van het aantal ongevallen in 2006 ten opzichte van 2005 is niet te wijten aan de verminderde nautische veiligheid, maar aan het nieuwe monitoringssysteem.

Verder is door de ingebruikname van het BI vastgesteld dat vroeger een aantal ongevallen niet werd opgenomen in de monitoring. Het gaat over ongevallen van een bepaald jaar die in dat jaar niet administratief werden afgesloten. Dit is nu rechtgezet in de nieuwe monitoringreeks vanaf 2006.

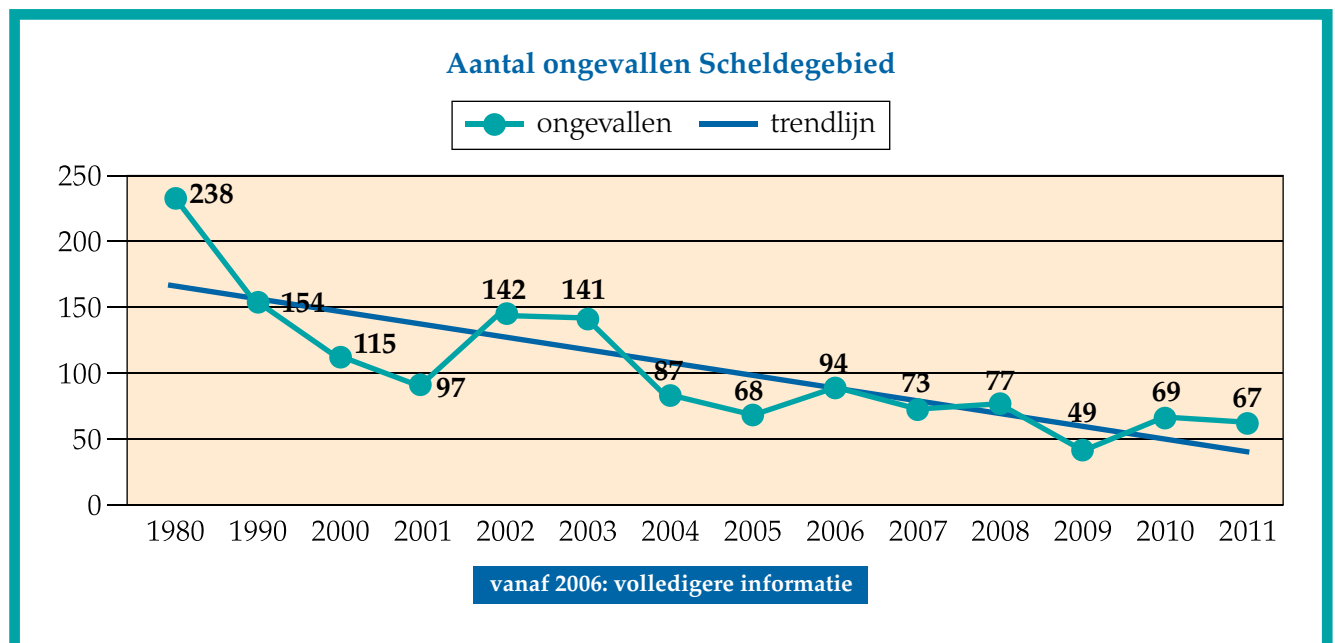
• Evolutie jaarlijkse ongevallen

Vooreerst wordt er nogmaals nadrukkelijk op gewezen dat het nieuwe registratiesysteem, toegepast vanaf 2006, leidt tot een hoger aantal ongevallen dan het voorgaande, minder nauwkeurige systeem. Ondanks het feit dat hierdoor vanaf 2006 meer ongevallen zijn geregistreerd, blijft de dalende tendens van het aantal ongevallen per jaar in stand, zoals blijkt uit de onderstaande grafiek.

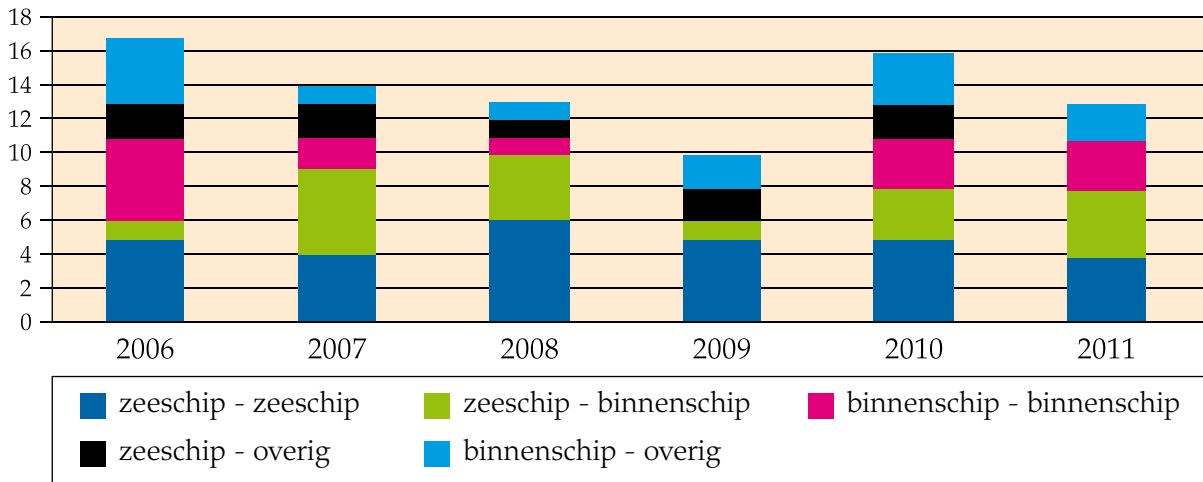
Het beperkte aantal incidenten in 2009 is wellicht voor een groot deel te danken aan de dat jaar sterk verminderde verkeersintensiteit vanwege de economische crisis. De globaal dalende tendens over een lange periode komt ongetwijfeld voor een deel op conto van de verhoogde aandacht van de Permanente Commissie voor de veiligheid en de inzet van loodsen, verkeersbegeleiders en andere betrokken diensten bij de ingevoerde veiligheidsmaatregelen ten behoeve van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

• Aard van de ongevallen

Het overgrote deel van de voorvallen betreft strandingen of aanvaringen met objecten zoals boeien. Aanvaringen tussen schepen vormen minder dan één vierde van het totaal aantal ongevallen. Het aantal aanvaringen schommelt de laatste jaren tussen 10 en 17.



Aantal ongevallen Scheldegebied



Het aantal aanvaringen tussen zeeschepen varieert tussen 4 en 6. In de periode 2006-2011 heeft zich geen enkele zware aanvaring voorgedaan die van invloed had kunnen zijn op het externe veiligheidsrisico, het risico voor de bevolking en de omgeving veroorzaakt door het transport van giftige of brandbare stoffen. Het betreft schadegevallen waarbij de scheepswand of ladingruimte wordt gepenetreerd waardoor lading kan vrijkomen.

vaart met containerschepen langer dan 360 meter heeft geen negatieve invloed gehad op de nautische veiligheid.

De mondiale schaalvergroting van de zeescheepvaart uit zich ook bij de scheepvaart naar de Scheldehavens. De grafiek waarin de evolutie is aangegeven van de gemiddelde bruto tonnenmaat (BT) van de zeeschepen die de haven van Antwerpen aanlopen, toont aan dat de gemiddelde BT fors stijgt.

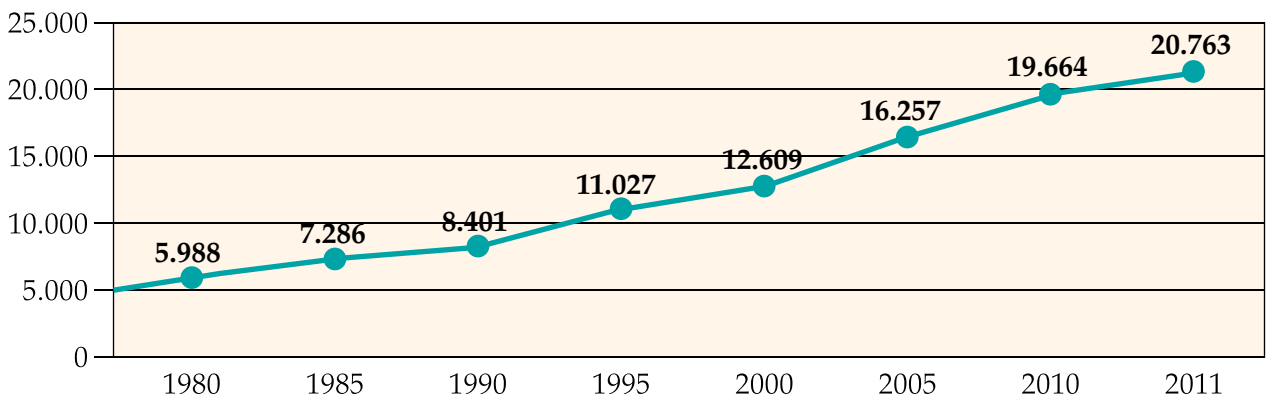
• **Schaalvergroting**

De dalende trend van het aantal ongevallen zet zich voort ondanks de schaalvergroting van de zeescheepvaart. De

Evolutie aantal zware schadegevallen met mogelijke gevolgen voor extern risico

Jaar	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal	6	2	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0

Gemiddeld BT van de zeeschepen naar Antwerpen



Afscheid Hans van der Togt

Hans van der Togt stopt na ruim acht jaar als directeur Water en Scheepvaart van Rijkswaterstaat Zeeland. Daarmee komt ook een eind aan zijn voorzitterschap van de Schelde Directeuren Vergadering.

Eén van de belangrijkste wapenfeiten van de afgelopen jaren vindt hij de grotere containerschepen die nu over de Westerschelde varen. 'Ook de sterk dalende lijn van het aantal ongevallen vind ik een belangrijk hoogtepunt', blikt Hans van der Togt terug. Verschillende factoren spelen hierbij een rol. 'Denk aan de verdieping van de Westerschelde, maar ook aan bijvoorbeeld de toegenomen kennis van de loodsen. We hebben er met zijn allen voor gezorgd dat we de beste kwaliteit bieden op één van de moeilijkste rivieren ter wereld', aldus Hans.

Hans geeft aan dat hij met name de cultuurkwesties tussen Nederland

en België interessant vond om van zo dichtbij mee te maken. 'Het is plezierig om samen te werken als je elkaar wil begrijpen en de ruimte geeft.'

Hans vindt dat de ketenwerking een belangrijk thema voor de toekomst is in beide landen. De bezuinigingen zie ik persoonlijk als een kans om de samenwerking te bevorderen, in dienst van het groter belang. De uitdaging is om het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer efficiënter in te richten, met het behoud van de hoge service en veiligheid.'

Tot 1 januari 2013 combineert hij zijn nieuwe functie nog met het



directeurschap. 'Ik werk aan een besparingsprogramma binnen Rijkswaterstaat. Als ik achter mijn bureau zit op het kantoor in Middelburg en in de verte achter de duinen een groot containerschip voorbij zie varen, dan ben ik nog steeds trots!'

Vertrek van Rein van der Kluit

Bijna vijf jaar was Rein van der Kluit, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zeeland, lid van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. De samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen gaf een boeiende dimensie aan zijn werk.

'Ik heb zeer genoten van mijn betrokkenheid bij het gemeenschappelijk nautisch beheer', kijkt Rein terug. 'Het is een dynamische omgeving, waar veel gebeurt.' Rein heeft vooral veel energie gestoken in de persoonlijke relaties. 'Ik hecht groot belang aan transparantie, open zijn in wat je beoogt en wat je doet. Communicatie is een sleutelwoord. Op alle fronten, ook richting de omgeving.'

'Goede samenwerking tussen Nederlanders en Vlamingen is geen vanzelfsprekendheid. De cultuurgrens is scherper dan de taalgrens', zegt Rein. 'Het vergt inspanning en goede wil van beide kanten om het beste uit elkaar te halen. Dat lukt steeds beter.' Rein is blij met de toegenomen vei-

ligheid op en rond de Westerschelde. Ondanks de schaalvergroting neemt het aantal ongelukken gelukkig af.'

'Verder mag de ketenwerking niet onvermeld blijven. Dat is toch de kapstok waar het GNB aan hangt', gaat Rein verder. 'We gaan met kleine stappen vooruit, maar je ziet een steeds toenemende aandacht voor afstemming en samenwerking tussen de overheden en de havens. Dat stemt hoopvol.' De toelating van grote schepen vindt Rein eveneens een mijlpaal. 'Zonder goede samenwerking en een goede organisatie van de keten hadden we dat niet voor elkaar gekregen.'



'De komende jaren ontwikkelt de ketenwerking zich vanzelfsprekend verder. En ik voorziet dat het dynamisch verkeersmanagement een flinke impuls krijgt. Beide zaken zijn van groot belang voor de vlotheid en de veiligheid.' Rein vertrekt naar de Data ICT Dienst van Rijkswaterstaat in Delft. 'Maar ik blijf met veel plezier in Zeeland wonen!'

WESP klaar voor gebruik



Met behulp van WESP kan de vaarreis vlot en veilig gepland worden

Na tien jaar van continue ontwikkeling en optimalisatie “staat” WESP, de Westerschelde Planner. Dit geavanceerde systeem biedt de GNA betrouwbare gegevens om een vaarreis van marginale schepen zo vlot en veilig mogelijk te plannen. Mart de Goffau, projectleider bij Rijkswaterstaat, stond jarenlang aan de basis van WESP. In oktober sloot hij het dossier tevreden af.

‘Voor een marginaal schip, dat doorgaans diep steekt, helpt het enorm om van tevoren de reis te plannen. En dan wel zo betrouwbaar mogelijk’, legt Mart uit. ‘Niemand wil het risico lopen te stranden. De tijpoort waarvan het schip gebruik kan maken, is beperkt. We zijn met WESP in staat precies aan te geven binnen welke marges het schip op of af kan varen.’

• Computersysteem

WESP is niets meer en niets minder dan een computersysteem. De server is verbonden met het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen. Hiermee komen basisgegevens, zoals de kenmerken van een schip en de gewenste vaarroute, beschikbaar. Daarbij ontvangt WESP informatie over het getij, dieptegegevens, waterstanden en nautische kaarten. WESP voegt alle gegevens samen en rekent uit wanneer een schip zijn reis kan beginnen en zonder problemen op de plaats van bestemming te komen.

• Omgeving

‘Je kunt wel een systeem maken en in stand houden met zoveel rekenkracht, maar uiteindelijk moet de omgeving

zo ver zijn om gebruik te willen maken van de beschikbare gegevens’, zegt Mart. ‘We mogen gerust stellen dat het wel even heeft geduurd voordat iedereen het belang en het gemak van WESP in zag. Bovendien staat of valt het systeem met betrouwbare gegevens. Daarin hebben we de afgelopen jaren ook een ontwikkeling doorgemaakt.’ WESP is nu in staat een veilig vaarplan te maken. ‘Veilig wil zeggen: een vaarplan met minimale risico’s. Niet alleen willen we voorkomen dat schepen vastlopen, we willen de reis ook zo plannen dat er geen risicovolle passages met andere schepen ontstaan op kritieke punten.’

• Toestemming

Na invoering van alle gegevens verschijnt op het computersysteem de tijpoort; de tijdsperiode waarbinnen het schip zijn vaarroute veilig kan afleggen. De GNA geeft op basis van die informatie toestemming om de reis te beginnen. Mart: ‘Daarbij willen we zo plannen dat we de beschikbare ruimte optimaal benutten en filevorming op de Westerschelde voorkomen. Het is geen kunst om schepen veilig te loodsen als er verder geen andere schepen in de buurt zijn. Maar zo is de werkelijkheid niet.’

• Omstandigheden

‘De Westerschelde is een levende rivier’, stelt Mart. ‘Er kunnen zich altijd onverwachte omstandigheden voordoen. Of een motor valt uit. Helemaal 100% plannen zal ons nooit lukken. Maar we komen er aardig dicht bij in de buurt. De GNA vindt WESP in ieder geval een geweldig ondersteunend systeem!’

Nieuwe radartoren op Neeltje Jans

Op Neeltje Jans komt medio 2015 een nieuwe, onbemande radartoren, de radartoren Noord. Op dit moment bestaat de Schelderadarketen (SRK) nog uit vijf bemande verkeerscentrales en 22 onbemande radarposten. Binnenkort staat de teller dus op 23 onbemande radarposten. Dit maakt de Schelderadarketen compleet.

De huidige radarketen bestrijkt het gebied vanaf de Noordzee vanaf de Franse grens tot Domburg, via de Westerschelde tot en met de Beneden-Zeeschelde (ter hoogte van de Kallosluis). De nieuwe radartoren zorgt voor een noodzakelijke geografische uitbreiding. Johan Raes, de Vlaamse hoofdbeheerder van het Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen, legt uit: 'De radar bij Westkapelle reikt op dit moment niet ver genoeg. De schepen bij het aanloopgebied Steenbank in Nederland zijn niet onder alle omstandigheden zichtbaar. Daar komt met de komst van de nieuwe radartoren verandering in.'

• Waarom komt de toren op Neeltje Jans?

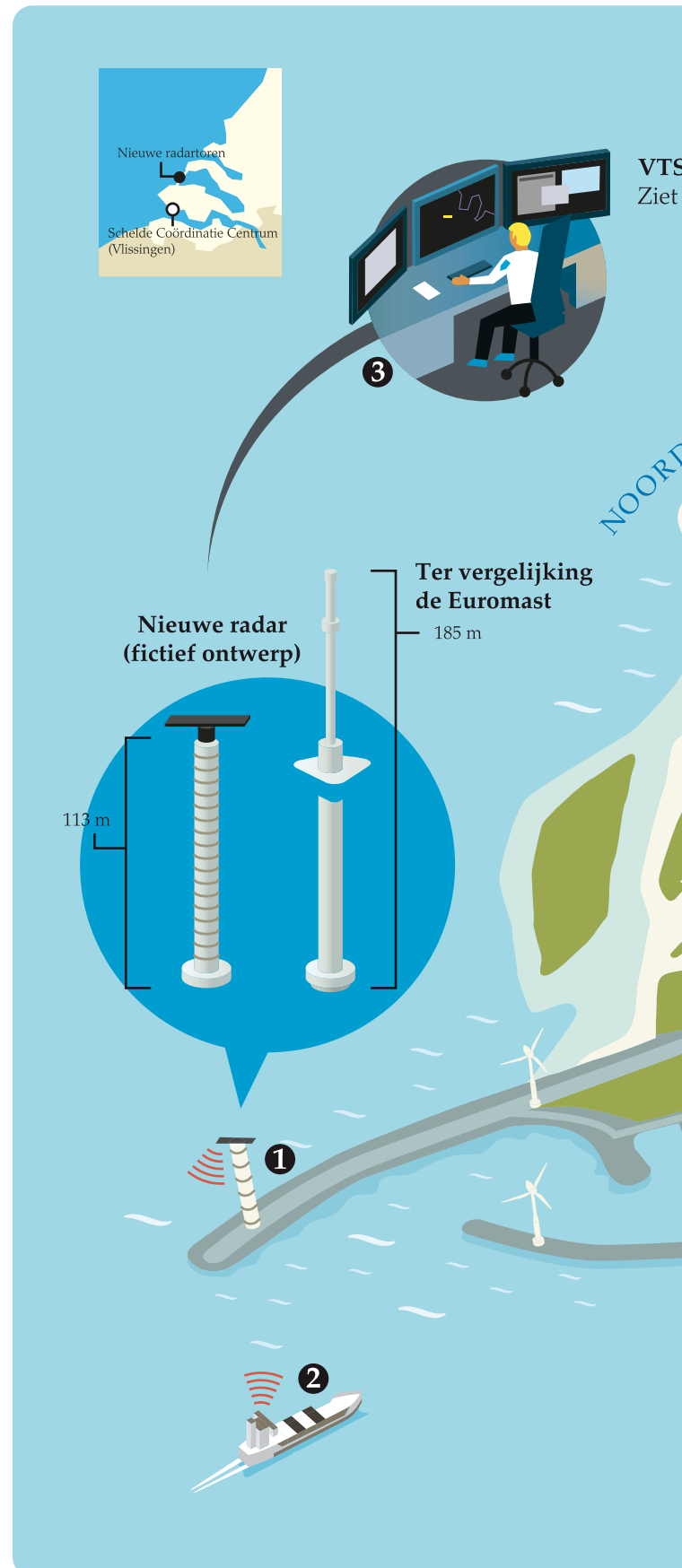
'Al in 1997 is een studie gestart om het dekingsgebied van de SRK te verbeteren. De aanleiding was het onvoldoende bereik in de aanloopgebieden aan de west- en noordzijde van het door de SRK bestreken gebied. Het eerste resultaat hiervan is de realisatie van de radartoren Oostdijckbank. Deze radar is voor de aanloop Westhinder, voor de Vlaamse kust en is operationeel sinds 2004', vertelt Johan. In 2002 is vervolgens een voorontwerp gemaakt voor een radartoren in zee voor de Nederlandse kust voor de aanloop Steenbank. Johan legt uit: 'Diverse locaties zijn onderzocht. Uiteindelijk bleek de noordelijke havendam bij Neeltje Jans, aan de Noordzezijde, de meest geschikte en voordeligste locatie om de radartoren te plaatsen.'

• Wat maakt deze radartoren bijzonder?

Deze radartoren is uniek in Nederland. Johan: 'De nieuwe radartoren wordt maar liefst 113 meter hoog. Dit is bijna eens zo hoog als de radartorens die nu onderdeel zijn van de SRK. De meeste torens aan zee zijn circa 60 meter hoog. Maar om het bereik te vergroten wordt deze toren veel hoger. De detectieafstand reikt tot ongeveer veertig kilometer.' Ook de radarantenne zelf is bijzonder, geeft Johan aan: 'Deze heeft een lengte van tien meter en weegt zo'n 1300 kilogram.'

• Hoe komt de radartoren eruit te zien?

'De radar wordt gebouwd volgens de contractvorm design & construct. Dit houdt in dat de aannemer verantwoordelijk is voor zowel ontwerp als uitvoering. In plaats van precies voor te schrijven wat en hoe de aannemer het moet maken, stellen we een programma van eisen op. Het ontwerp dat de aannemer voorstelt, moet voldoen aan dit programma van



De nieuwe radartoren op de noordelijke havendam bij Neeltje Jans

(Vessel Traffic Services)-operator

de boot op het radarscherm en regelt de scheepvaart



eisen', vertelt Johan. 'Het gevolg van deze contractvorm is dat het nu nog niet geheel duidelijk is hoe de radartoren er in detail uit komt te zien. Alles komt in ieder geval in één toren. Het moet functioneel en efficiënt zijn en qua ontwerp zal het niet erg afwijken van de bestaande radartorens. Uiteraard zijn er verder randvoorwaarden door ons opgesteld, maar ook door de gemeente Veere en het bedrijf dat verantwoordelijk is voor het radarsysteem.'

• Wat is de planning?

'Op dit moment zitten we nog in het voortraject. Eind 2012 of begin 2013 wordt de Europese aanbesteding voor de bouw van de radartoren uitgezet. Voor de radar is inmiddels een contract afgesloten met HITT. Aangezien de radartoren op een waterkering wordt gebouwd, mag er tijdens het stormseizoen (van oktober tot april) niet gewerkt worden. De bouw start daarom naar verwachting in het voorjaar van 2014. Vervolgens is medio 2015 de nieuwe radartoren bij Neeltje Jans operationeel. Dit maakt de SRK compleet en zorgt voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer vanaf de aanloopgebieden in zee en tot aan de sluiscomplexen van de havens, en dat is waar we het uiteindelijk allemaal voor doen', sluit Johan af.

Wat is de Schelderadarketen?

De Schelderadarketen (SRK) is sinds 1991 operationeel en is een grensoverschrijdend Vlaams-Nederlands project. De SRK ondersteunt het Vessel Traffic Services (VTS) en is het oog, oor en geheugen van de scheepvaart in het Scheldegebied. De Vlaamse en Nederlandse verkeersleiders verlenen VTS aan de scheepvaart, de loodsdiensten, de havens en andere maritieme instanties 24 uur per dag, 365 dagen per jaar. Al deze diensten zijn betrokken bij de zorg voor de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer en het milieu op de Westerschelde. De SRK is een geheel van technische systemen (radar, radio) en software applicaties om de VTS diensten te kunnen verlenen (informatie verstrekken, navigatie assistentie en verkeersmanagement). Al snel na de operationalisering was het succes van de SRK waarneembaar. Sinds de SRK in werking is getreden, is het aantal ongevallen op de Westerschelde namelijk sterk gedaald. Een brochure over de SRK vindt u op www.vts-scheldt.net.

Nauwere samenwerking op het kanaal

Nieuw coördinatiecentrum Terneuzen-Gent

In de aanloop naar de nieuwe zeesluis in Terneuzen werken Nederland en Vlaanderen de komende tijd nog intensiever samen op het gebied van maritieme verkeersafwikkeling. Het doel is om tot een verdere integratie van alle betrokken partijen te komen. Uiteindelijk leidt dit tot de oprichting van een gezamenlijk coördinatiecentrum voor de afwikkeling van het scheepvaartverkeer op het Kanaal Gent-Terneuzen.

De Permanente Commissie, Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports bereiden zich voor op de ingebruikname van de nieuwe zeesluis Terneuzen, voorzien in 2020. De te verwachten verhoging van de verkeersintensiteit en de schaalvergroting zullen een grote impact hebben op de verkeersafwikkeling op het kanaal. Bovendien is de verwachting dat tijdens de bouw van de nieuwe sluis mogelijk verkeershinder ontstaat. Door een intensievere samenwerking wil men dit tot een minimum beperken.

• Eén werkvloer

Het spreekt vanzelf dat mensen en middelen zo doelmatig mogelijk ingezet moeten worden. Echter, tot nu toe gebeurt de samenwerking tussen de ketenpartners vanuit verschillende locaties. Elk met eigen werkafspraken en middelen. Een onderdeel van het gezamenlijke project is de oprichting van één gemeenschappelijk coördinatiecentrum in 2017: Terneuzen-Gent Coördinatiecentrum. In dit coördinatiecentrum werken het Havenbedrijf van Gent, Zeeland Seaports, de GNA en andere dienstverleners zoals de loodsen en de sleepdienst op één werkvloer samen.



Intensievere samenwerking op het kanaal van Gent naar Terneuzen in het coördinatiecentrum

• Geïntegreerde samenwerking

De beoogde afstemming strekt zich uit over diverse terreinen. Waaronder informatietechnologie voor scheepvaartplanning, het bestellen van loodsen en sleepdiensten en het toewijzen van ligplaatsen voor schepen. Maar ook de verkeersbegeleiding met radar en identificatiesystemen, planning en de bediening van sluisen en bruggen, veiligheidscoördinatie bij calamiteiten. Daarnaast wordt er samengewerkt op het gebied van het beheer van dienstvaartuigen op het kanaal, drinkwatervoorziening en het verzamelen en afvoeren van afval. Door deze samenwerking wordt de communicatie tussen de verschillende betrokkenen in de nautische keten bevorderd. Dit heeft vervolgens een gunstig effect op het terugdringen van wachttijden. Tevens is het een voorwaarde voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Terneuzen.

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3800 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Ben Sinke, Antoine Vuylsteke,
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland), tel. 0031 (0) 118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust), tel. 0032 (0)3 222 40 02

Beeld

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Joop van Houdt, Adri van de Wege, Rijkswaterstaat, Jetty Booij en Loek Weijts.

Druk

Grafisch Bedrijf Goes

Voor extra exemplaren of een abonnement neemt u contact op met Lievens Communicatie
0031 (0) 118 65 51 00 of info@lievenscommunicatie.nl.

Overnemen van artikelen na toestemming van de eindredactie.

Meer informatie over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde vindt u op www.vts-scheldt.net.