

Nautisch Nieuws Regio Schelde

nummer 7 • december 2005



Nautisch Nieuws Regio Schelde besteedt in dit nummer aandacht aan de bezorgdheid van bestuurlijk Zeeland over de veiligheid op de Westerschelde. Het incident met het schip Fowairet ter hoogte van Reimerswaal in september is aanleiding het overleg tussen alle betrokken partijen te intensiveren. De Permanente Commissie bereidt op dit moment bovendien concrete maatregelen voor. Veiligheid is en blijft voor allen die zich bezighouden met het Nautisch Beheer topprioriteit. Informatie-uitwisseling is daarbij van groot belang. We zijn dan ook blij dat de website van het gemeenschappelijk nautisch beheer, www.vts-scheldt.net, in de lucht is. We wijzen u er graag op! Zelfs deze nieuwsbrief vindt u er op terug. Veel leesplezier.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

www.vts-scheldt.net

Website Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in de lucht

Sinds 27 oktober 2005 is de website www.vts-scheldt.net officieel in de lucht. De website biedt iedereen die dat wil toegankelijke informatie over de nautische aspecten binnen het Scheldegebied. Een kennismaking.

Rechts op de openingspagina treffen we drie intrigerende kreten aan. De eerste, BASS, komt ons vaag bekend voor. Berichten aan de Scheepvaart. Met een muisklik rollen ze over het scherm. De tweede roept meer vraagtekens op. Tijpoort? Het blijkt een prachtige animatie te zijn, die zeer verhelderend het principe van de tijpoorten in beeld brengt. Een tijpoort is de tijdspanne die de verkeersleiders van de Schelderadarketen berekenen waarin een voldoende hoge waterstand aanwezig is, rekening houdend met de diepgang van het schip. De laatste, iMap, belooft wat. Radarantennes, verkeerscentrales, marifoonblokken, AIS Basestations en het werkingsgebied worden op kaarten zichtbaar gemaakt.

Organisatie-informatie

Links op de openingspagina de knoppen waarachter veel informatie schuilt. De organisatie achter het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer komt uitputtend aan bod. Wat is Permanente Commissie? Wie zijn de Schelddirecteuren? Ook een complete uitleg over de Schelderadar is achter een knop te vinden. Hele concrete informatie gaat schuil achter de radarblokinfor-



matie. De complete blokindeling en het werkingsgebied van de verkeerscentrales wordt weergegeven.

Weer en wind

Een uitgebreid aanbod aan links voor weer, wind en golf, windwaarschuwingen en water en getijgegevens, zowel in Nederland als in Vlaanderen is aan te klikken achter de knop Hydro Meteo. Altijd al op zoek geweest naar de wet- en regelgeving en reglementering? Op de site staan alle relevante besluiten, regle-

menten en decreten. De website levert een schat aan informatie over de diverse projecten en studies die in het kader van de Schelderadarketen en het programma Nautische Veiligheid worden uitgevoerd.

Downloaden maar!

Tenslotte: alle relevante adressen en telefoonnummers overzichtelijk bij elkaar. En bent u een exemplaar van de nautische nieuwsbrief kwijt? Het door u gewenste exemplaar is onder de knop 'download' zo op te vragen!

In deze nieuwsbrief

• Website GNB in de lucht	2
• Afscheid Henri Haverkamp	2
• Wissel in de PC	3
• Lichtschepen en vuurtorens	4
• Rio de la Plata	5
• Nieuwe thuishaven Scheepvaartbegeleiding	5
• Veiligheid Westerschelde ter discussie	6
• PC vindt veiligheid topprioriteit	7
• Hoeveel inzinking heeft uw schip?	8
• Minister Peijs doopt Swath	9
• Schelde InformatieCentrum	9
• Geïnspireerd door de zee	9
• Met het oog op de Schelde	9
• Weerzien op de GNB-infodag	10
• River Information Services	12

Foto voorpagina: De Vlaamse boeienvlegger de Zearend rukt uit in de aanlooproute naar de Schelde.

Open brief aan Kapt. Haverkamp

Henri,

In een informele sfeer wuifden we je op 31 augustus 2005 uit. Met hart en ziel stond je veertien jaar lang aan het hoofd van de Scheepvaartdienst Westerschelde. De vele – ook vroegere – collega's en vrienden die aanwezig waren en de gezellige onderonsjes vertelden meer dan een ronkend overzicht van je carrière.

Je grote verdienste was niet alleen je deskundigheid, maar ook dat je altijd achter je mensen stond. Bij calamiteiten was je op de plaats waar het incident opgelost werd: het Scheldecóördinatiecentrum aan de Commandoweg in Vlissingen. Je kende je mensen, zowel in hun werkkring als privé. In moeilijke omstandigheden konden we altijd op je steun rekenen.

De samenwerking met Vlaanderen – het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer – ging van start en werd verder uitgebouwd tijdens jouw werkperiode. Iedereen had recht op jouw mening en dat hebben ze bij Rijkswaterstaat geweten. Je voer een rechte koers met één doel voor ogen: alles in het belang van de veilige scheepvaart.

In onze organisatie zal jouw vertrek zijn sporen nalaten, jouw opvolger zal verder de koers bepalen. Laat het me nog één keer, namens ons allen, met de woorden van hoofdverkeersleider Arjan van Nassau zeggen: je was geen manager, maar een leider en dat is een compliment.

Arlette Lambrechts
GNA Vlissingen

Wissel in de Permanente Commissie

Op 30 september 2005 nam Vlaams Permanent Commissaris Jan Strubbe afscheid. Hij wordt opgevolgd door Rik Goetinck, tot dan Vlaamse Voorzitter van de Schelddirecteurenvergadering. Net voor de switch zagen wij de kans hen samen te vragen naar het wat en het hoe van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart (PC) tijdens het laatste decennium.

Jan, hoe lang bent u PC-lid geweest en hoe kijkt u terug op deze periode?

Jan Strubbe: Ik heb de eer gehad tien jaar deel uit te maken van de Permanente Commissie. Het waren jaren van zeer goede samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen. Doorheen de jaren is de PC een echte besluitvormingscommissie geworden dat zich ondersteund ziet door een vaste en formele structuur, waaronder de Schelddirecteurenvergadering en de PC-secretarissen. Bovendien is het werkveld ook erg uitgebreid: vroeger ging het voornamelijk om de loodsdiensten, de vaarwegmarkering en het Schelderadarverdrag. Maar heden valt heel wat van het nautisch beheer in het Scheldegebied onder de bevoegdheid van de Permanente Commissie. De bekroning van deze evolutie wordt het GNB-verdrag dat door Nederlandse en Vlaamse onderhandelaars samen wordt klaargestoomd.

Rik, u was er ook bij, als Vlaamse Voorzitter van de SDV. Hoe kijkt u terug op de inbreng van Jan Strubbe als Permanent Commissaris?

Rik Goetinck: Ik ben sinds 2000 nauw betrokken bij deze dossiers. Ter ondersteuning van de PC hebben wij met de Vlamingen en de Nederlanders ook samen gewerkt aan de 'ontkoppeling van de loodsgeldtarieven' (Antwerpen-Rotterdam) en de samenwerking van beide loodsdiensten. Jan Strubbe is één van de architecten van de bevoegdheidsuitbreiding van de Permanente Commissie. Mede dankzij hem, zijn onverdroten inzet en zijn positief elan, is de PC gegroeid van een overlegorgaan naar een samenwerkingsverband waar gemeenschappelijke belangen veel meer doorwegen dan mogelijke onderlinge tegenstellingen. Jan Strubbe wordt een visionaire gave toegeschreven. In de evolutie van de PC heeft hij dat duidelijk bewezen.

Wat is de belangrijkste verwezenlijking en de grootste teleurstelling van de laatste 10 jaren PC-werking?

Jan Strubbe: Ik zie twee belangrijke verwezenlijkingen. Ten eerste het voorbereiden van de formele samenwerking van de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten, door alle politieke, financiële en

administratieve problemen heen. Ten tweede het concept van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en het in de praktijk brengen ervan.

Rik Goetinck: Het is straf, maar ik kan geen teleurstellingen opgeven. Enkel, het had rapper gemogen, maar gezien de complexiteit van dergelijke dossiers hebben Nederland en Vlaanderen dat samen goed gedaan.

Welk is volgens u de grootste toekomstige uitdaging voor de PC?

Rik Goetinck: Ongetwijfeld een effectieve en efficiënte uitvoering van het op stapel staande GNB-verdrag. Ik wil ervoor pleiten, in de mate van het mogelijke, om ook met externe partners zoals de Scheldehavens te overleggen. Ik denk bijvoorbeeld aan de nautische ketenbenadering.

Jan, wat zegt uw visionaire blik over de verre toekomst?

Jan Strubbe: In een heel verre toekomst zal het principe van de scheepvaartbegeleiding volledig herdacht worden. Het zal eerder gaan om 'organisatie van de scheepvaart'. We moeten rekening houden met een opvolger van de klassieke radarsystemen ten voordele van een combinatie van nieuwe elektronische communicatiemiddelen, zoals bijvoorbeeld het reeds bestaande AIS-systeem (Automatic Identification System). In die zin zal de 'scheepvaartbegeleiding' groeien van een passieve partner naar een actieve medespeler, samen met de havens. Deze evolutie is reeds gestart, maar zal binnen 10 à 15 jaar de puberteit ontgroeid zijn.

Wat zijn volgens u, Jan, de belangrijkste ingrediënten voor het koken binnen de PC?

Jan Strubbe: Goed luisteren naar elkaars verzuchtingen is zeer belangrijk. En dan in 'teamverband' zoeken naar gezamenlijke oplossingen. Wij houden hierbij rekening met het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart, met respect voor de wederzijdse belangen. ■



Jan Strubbe: 'De PC is een echte besluitvormingscommissie geworden.'



Rik Goetinck: 'Nederland en Vlaanderen hebben het samen, gezien de complexiteit van de dossiers, goed gedaan.'

De beroemde vuurtoren Lange Nelle bij Oostende steekt 65 meter boven zee uit.



Lightschepen en vuurtorens

In landen als België en Nederland met drukke toegangseulen tot grote havens door ondiep en verraderlijk water vol zandbanken was lang geleden al bebakening essentieel. Deze landen kennen dan ook een rijke geschiedenis op dit gebied. Een eerste overzicht.

Het was met vuurtorens alleen niet mogelijk vaarroutes en weinig toegankelijke gevaarlijke obstakels zoals riffen, wrakken of zandbanken, vooral in duisternis, te markeren. Er bleef geen andere mogelijkheid dan een soort vuurtoren op een schip te realiseren en aldus ontstonden lightschepen. Wellicht dateren de eerste lightschepen van rond 1600. Het vuur werd manueel in stand gehouden.

Lightschepen

Het eerste lightschip was de "Paardenmarkt" bij het Zwin aan de gelijknamige zandbank. Twintig jaar later werd het verlegd naar de Wielingenpas voor markering van de Scheldemond en herdoopt tot "Wielingen". Later, in 1864, kwam de "Westhinder", 32 km voor Koksijde bij de Westhinderbank en in 1882 de "Wandelaar" bij de Akkaert zandbank, 19 km voor Oostende. Nederland bouwde zijn eerste lightschip de "Noordhinder" in 1858 en in 1881 het tweede, de Terschellingerbank. Later volgden vele anderen. Lightschepen waren en bleven steeds zeer duur qua bouw en bemanningskosten.

Betonningen raakten verlicht

Maar al in de 15e eeuw was er ook betonning bij de zeegaten door verankerde niet verlichte tonnen, uitgevoerd door groepen belanghebbende schippers. Het probleem van de niet verlichte betonning werd opgelost door de ontdekking van kleinschalige gasverlichtingssystemen door de Zweed Gustaf Dalen in 1906. Deze bleven lang bestaan, maar werden natuurlijk vaak geperfectioneerd. De gasboeien werden vanaf 1990 in Vlaanderen, zoals ook elders, geleidelijk vervangen door de huidige types elektrische boeien met batterijvoeding door zonnepanelen.

Gasverlichting als toeristische attractie

De omschakeling is inmiddels volledig voltooid en vergde ook omschakeling voor de vele specialisten in gasverlichting. Enkele uit dienst genomen gasboeien werden in stand gehouden als toeristische attractie en getuigen van ons nautisch erfgoed. De definitieve doodsteek voor de lightschepen kwam met de verfijnde elektronica. Het laatste bemande lightschip in West-Europa, de Westhinder, werd op zaterdag 29 januari 1994 definitief uit de vaart genomen.



Onbemande vuurtorens

Ook bij vuurtorens kwamen er ingrijpende veranderingen. De noodzakelijke aanwezigheid van de vuurwachter werd bij gas en zeker bij elektrische verlichting overbodig. De laatste bemande vuurtoren was die in Blankenberge tot 1975. Het verblijfsgebouw voor de vuurwachter kreeg een andere functie zoals opslagruimte, archief, museum en wachtlokaal voor reddingsdienst in Blankenberge.

Bijkomende zekerheid

Door de invoering van de radar aan boord van de schepen en andere haven-signalisatie heeft ook de werking van de vuurtorens zelf aan belang ingeboet. Alhoewel de zeevarenden door de moderne navigatiemiddelen de haveningangen ook kunnen vinden zonder de vuurtorens, blijven ze nog steeds een belangrijke rol vervullen: de visibiliteit en de herkenbaarheid van de lichtstralen van de vuurtorens is een bijkomende zekerheid bovenop de moderne navigatiemiddelen. Hoe zeker de moderne plaatsbepalingssystemen ook zijn, toch kijkt iedere schipper nog door de ruiten van de commandobruggen!

(Met dank aan DAB Vloot)





De Rio de la Plata wordt gezamenlijk beheerd door Uruguay en Argentinië

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer: Rio de la Plata

Om efficiënt met de realisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) om te gaan, zoeken we naar analoge maritieme samenwerkingsverbanden in de wereld. Op mondiaal vlak zijn er twee soortgelijke samenwerkingen, waaronder “The great lakes/ St. Lawrence Seaway System” zoals besproken in het Nautisch Nieuws Regio Schelde nr 5. De andere bevindt zich op het zuidelijk halfrond: de Rio de la Plata.

De Rio de la Plata is een enorme rivier die de natuurlijke grens vormt tussen Uruguay en Argentinië. Voor de stad Buenos Aires is de rivier 40 kilometer breed, de monding in de Atlantische Oceaan bedraagt 300 kilometer. De Rio de la Plata dankt zijn naam aan de Spanjaarden. Plata is Spaans voor zilver: zilverrivier. De Rio de la Plata is

de belangrijkste transportader, niet enkel voor Argentinië en Uruguay, maar ook voor Boliviaë, Paraguay en delen van Brazilië. De vaargeul wordt met baggeren opgehouden. Ondanks een geschiedenis van rivaliteit en concurrentie sloten Argentinië en Uruguay op 19 november 1973 een verdrag. Hierin wordt de Rio de la Plata beschreven als een binationale

stroom met een gemeenschappelijke administratie, die instaat voor milieu-wetgeving en hydrografisch onderzoek. De rivier is opgedeeld in vier VTS-blokken, waarvan een gedeelte gemanaged wordt door de maritieme autoriteit van Uruguay en waarbij alle schepen permanent marifooncontact hebben. ■

Nieuwe thuishaven Scheepvaartbegeleiding

Op 9 september verhuisde de afdelingszetel van Scheepvaartbegeleiding van Zeebrugge naar Oostende. Plaatsgebrek in het P&O-gebouw in Zeebrugge zorgde ervoor dat de afdeling andere oorden opzocht. Dankzij het havenbedrijf van Oostende is een nieuwe thuishaven gevonden in het voormalige bestuursgebouw van de Oostendse vismijn, dichterbij de zusterafdelingen Kust en DAB Vloot (vanaf volgend jaar Maritieme Dienstverlening en Kust). De Oosteroever breidt bovendien uit. De afdeling is dan ook fier de nieuwe buur te mogen zijn van het Vlaams Instituut voor

de Zee, de provincie West-Vlaanderen en Unesco (IODE).

Er is beslist om het authentieke karakter van dit gebouw op de eerste verdieping te respecteren, waar de administratieve ruimtes zich bevinden. Op het gebouw wordt nu volop gewerkt aan een volledig nieuwe tweede verdieping, waar vanaf volgend jaar het nieuw Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum actief zal zijn. ■

Het voormalige bestuursgebouw van de vismijn herbergt nu de afdeling Scheepvaartbegeleiding.



Roep om concrete maatregelen

Burgemeester van Reimerswaal stelt veiligheid Westerschelde aan de orde

Sinds 1 mei 2005 is hij burgemeester van Reimerswaal, Jan Huisman. Daarvoor was hij wethouder in de meest noordelijke haven van Nederland, in Delfzijl. Het grote water loopt dus als een rode draad door zijn bestuurlijke loopbaan. Sinds zijn aantreden maakte hij drie maal een ongeluk op de Westerschelde mee. Drie maal liep het goed af. Maar dat is niet vanzelfsprekend, vindt hij.

Jan Huisman: 'Aan de ene kant is het een fascinerend gezicht, aan de andere kant is het best beangstigend, die grote schepen.'



Ik heb de verantwoordelijkheid voor 21.000 inwoners', zegt Jan Huisman in zijn werkkamer in Kruieningen. 'De veiligheid op de Westerschelde baart me echt zorgen. De afstand van de kernen tot het water is klein. Een groot deel van de vaarroute gaat over het grondgebied van mijn gemeente. Maar ik heb er niets over te vertellen. Als er echter wat gebeurt, hebben wij er wel alles mee te maken.'

Optimaal veiligheidsniveau

'Ik vind dat veiligheid voor alles moet gaan', vervolgt hij. 'We moeten geen concessies doen op dat gebied. Andere partijen hechten ook veel belang aan de veiligheid, dat merk ik wel. Maar wanneer

is een optimaal veiligheidsniveau bereikt? Ik weet het niet. Bovendien zijn de belangen, zoals die van de haven van Antwerpen, groot. Welke invloed heeft dat op de besluitvorming?' Huisman gelooft wel in de goede wil van alle partijen, zoals van Rijkswaterstaat. 'Maar ik lees en hoor vooral over onderzoeken die uitgevoerd gaan worden, ontwikkelingen die lopen, adviezen die uitgebracht gaan worden. Op welke termijn dat iets oplevert en vooral wat het oplevert, is mij niet helder.'

Concrete maatregelen

'Ik zou graag zien dat er concrete maatregelen genomen worden om de veiligheid op de Westerschelde te vergroten. Vraag me niet welke maatregelen, want daar heb ik geen verstand van', zegt Huisman. 'Maar er zijn ongetwijfeld mensen die dat wel hebben. Ik heb het idee dat er nu vooral gepraat wordt over veiligheid. En natuurlijk gebeurt er ook wel wat, zoals een betere verkeersbegeleiding en dergelijke. Maar dat zijn naar mijn idee vooral randvoorwaarden om tot een grotere veiligheid te komen, geen echte maatregelen. Als een weg onveilig is, begin je met het beperken van de snelheid bijvoorbeeld. Je plaatst verkeersdrempels of je stelt éénrichtingverkeer in. Ik heb geen idee of zulke dingen op het water ook effect zouden hebben.'

Aan een ramp ontsnapt

Drie ongelukken op de Westerschelde maakte Jan Huisman mee. 'Van de laatste keer, met het vastlopen van het containerschip Fowairet in september, heb ik het idee dat we op het nippertje aan een ramp ontsnapt zijn. Ik wil mijn complimenten maken aan degenen die dat zo adequaat hebben opgelost. Het heeft me verbaasd dat de kapitein van dat schip een sleepboot mag weigeren. Je zou toch zeggen dat hij ook oog moet hebben voor de omgeving. De gevolgen van zo'n ongeluk zijn voor ons! Gelukkig liep het goed af. Maar we zijn alleen al hier in de gemeente met 40 man de hele dag in touw geweest. En dan heb ik het nog niet over de politie en de ambulances die paraat stonden.'

Lessen leren

'Ik hoop dat we wat leren van die ongelukken', besluit Huisman. 'Ongetwijfeld wordt het laatste ongeluk ook weer geanalyseerd. Ik zou het wel fijn vinden als we ook eens iets terughoorden, dat gebeurt eigenlijk niet. Ik heb begrip voor de belangen die spelen. Waar ik kan, sla ik op de trom en stel ik het onderwerp veiligheid aan de orde. Meer kan ik niet doen. Ik heb gelukkig wel het idee dat ik af en toe ook gehoord word. Ik ben niet de enige die zich zorgen maakt.' ■

De recente ongevallen en de zorg voor de veiligheid hebben de nadrukkelijke aandacht van de Nederlands/Vlaamse Permanente Commissie. De HID van Rijkswaterstaat Zeeland, een van de Nederlandse leden van de PC, heeft medio oktober een bijeenkomst belegd met de burgemeesters van de gemeenten rond de Westerschelde, en met de Commissaris van de Koningin. Tijdens dit overleg is goede nota genomen van de zorgen van de Zeeuwse bestuurders en zijn afspraken gemaakt over verbetering van de gegevensuitwisseling en samenwerking bij (dreigende) calamiteiten. Door de PC worden op het gebied van de nautische veiligheid aanvullende maatregelen getroffen om de kans op ongevallen zoveel als mogelijk is te reduceren.



Het containerschip Fowairet liep vast op de Plaat van Ossensisse en zorgde voor drukke uren.

Permanente Commissie vindt veiligheid topprioriteit

De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart (PC), samengesteld uit Nederlandse en Vlaamse leden, is zich ten volle bewust van de problematiek van de drukke scheepvaart op een complexe rivier als de (Wester)schelde. Het getij, het meergeulenstelsel en het bochtig verloop vragen om intensieve begeleiding van de scheepvaart en stellen hoge eisen aan bemanning, loods en schip.

In deze wetenschap is enige jaren geleden een programma nautische veiligheid gestart, met gezamenlijke financiering van de Vlaamse en Nederlandse overheid en een subsidie van het Europese Interreg fonds.

De PC-leden menen dat de recente stranding met de Fowairet en het ongeval op 16 mei een bevestiging zijn van haar standpunt dat naast de projecten van het programma nautische veiligheid constant moet worden gezien of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn, op basis van een grondige analyse van de afzonderlijke ongevallen. De PC heeft een reeks aanvullende maatregelen geïnitieerd: betere gegevensuitwisseling over gevaarlijke lading aan boord, optimalisering van meldings- en nazorgprocedures bij ongevallen, herziening van de marifoonblok-indeling en verscherpte verkeersbegeleiding. Tijdens de PC-vergadering van 15 december zal de voortgang van de uitvoering van de maatregelen een belangrijke plaats innemen.

De Permanente Commissie stelt alles in het werk om het aantal ongevallen tot een minimum te herleiden. Veiligheid is en blijft een topprioriteit. ■

De lading van de Fowairet, waaronder gevaarlijke stoffen, werd gelost in de Sloehaven in Vlissingen.



Onderzoek start in voorjaar 2006

Hoeveel inzinking heeft uw schip?

Al langer bestaat behoefte aan meer inzicht in de squat van zeeschepen. Tot nu toe moet de zeevaart het doen met theoretische modellen op basis van metingen in laboratoria. Maar hoe gedraagt een schip zich op zee? En hoe werkt de grilligheid van de Westerschelde in op de squat? Begin volgend jaar start Rijkswaterstaat metingen op de rivier, in de praktijk. Projectleider Marco Schrijver licht toe.

8



Een schip dat stilligt, heeft een bepaalde diepgang', begint Marco zijn uitleg. 'Op het moment dat water langs de romp stroomt, komt het schip dieper te liggen. Dat noemen we inzinken. Bovendien kan de voor- of achterzijde van het schip wat gaan hellen. Dat noemen we vertrimmen. Het totaal van die bewegingen is squat.' Squat is een belangrijk gegeven. Of een schip de rivier op mag, wordt bepaald door de kielspeling. Marco: 'We moeten weten wat de vrije ruimte onder de kiel van het schip is. Is die te klein, dan krijgen we problemen met de manoeuvreerbaarheid van het schip of zelfs grondingen. Dat willen we voorkomen.'

Werkelijkheid

Tot nu toe is squat onderzocht in laboratoria. Op basis van metingen zijn formules afgeleid. De bruikbaarheid van die formules is onvoldoende. 'We weten eigenlijk niet hoe het in werkelijkheid zit', zegt Marco. 'In Canada is wel onderzoek in de praktijk gedaan, maar de omgeving daar is zo anders dan het Scheldegebied, dat we daar ook niet veel aan hebben. Vandaar dat we nu zelf een onderzoek opstarten.'

Continu meten

'We gaan onderzoek doen op schepen met grote diepgang vanaf de Loodskotter in Vlissingen naar diverse eindbestemmingen, zowel voor opvaart als voor afvaart. Door middel van drie antennes op het schip meten we continu de bewegingen en de inzinking. We corrigeren vervolgens de resultaten met het getij. We proberen zo te achterhalen wat er gebeurt en waarom het gebeurt. Eind 2006 hopen we over resultaten te beschikken.'

Marge verscherpen

Het onderzoek is onderdeel van het Programma Nautische Veiligheid en wordt begeleid door een begeleidingscommissie met Nederlandse en Vlaamse leden. 'Het onderzoek wordt volgend voorjaar uitgevoerd door een gespecialiseerd onderzoeksinstituut', besluit Marco. 'Ik verwacht niet dat het bij dit onderzoek zal blijven. Voorlopig is er budget voor ongeveer 10 metingen. Er komen steeds meer diepliggende schepen, het is belangrijk om meer over squat te weten. Hoe houdbaar zijn de bestaande tabellen voor squat? Bovendien neemt de druk toe om de veiligheidsmarges te verkleinen. Omdat meten = weten, starten we daarmee. De resultaten kunnen de Permanente Commissie en de Technische Schelde Commissie helpen in de beleidsontwikkeling.'



*Het loodswezen
beschikt met de
Cetus over een
vrijwel altijd
inzetbare boot.*



Minister Peijs doopt Swath

Het Duitse loodswezen beschikt al enkele jaren over een vijftal Swath's (Small Waterplane Area Twin Hull), waaronder vier van hetzelfde type als het schip waarover sinds 4 oktober ook het Nederlandse loodswezen beschikt. Minister Peijs doopte op die dag, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden (waaronder de Vlaamse minister Peeters), de eerste van een serie Swath's voor het Nederlandse Loodswezen. Dit schip, "Cetus" genaamd, is onderdeel van het nieuwe vlootplan dat in samenwerking met het Vlaams Loodswezen de oude loodsvaartuigen zal vervangen. Vanaf 2009 zal het nieuwe gezamenlijke vlootplan volledig operationeel zijn. Groot voordeel van de Swath is de stabiliteit. Onder vrijwel alle weersomstandigheden kan de Swath de loods aan boord brengen. De Swath wordt voorlopig gebruikt als opleidingsschip. Vanaf april 2006 is zij volledig operationeel. ■

Schelde InformatieCentrum

De naam zegt het al: Schelde InformatieCentrum (SIC). Het informatiepunt over alles op, rond en in de Schelde, vanaf Gent tot aan de monding in de Noordzee. Via de website (www.scheldenet.nl of www.scheldenet.be) blijft u op de hoogte van recente ontwikkelingen. Van een aantal belangrijke onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de verdieping, is een dossier beschikbaar. Informatie over projecten, natuurgebieden, attracties, documentatie en onderzoeken die met de Schelde te maken hebben, het is allemaal op de website te vinden. Het Schelde InformatieCentrum geeft bovendien ieder kwartaal een nieuwsbrief en jaarlijks een Scheldekrant uit. Wilt u die ook ontvangen? Via de site www.scheldenet.nl of www.scheldenet.be meldt u zich eenvoudig aan. ■

Scheepvaart en recreatie, hand in hand.



Geïnspireerd door de zee

Van 3 december 2005 tot 8 januari 2006 heeft het kunst-evenement "De zee in woord en beeld" plaats in de stadshalle van Nieuwpoort, onder auspiciën van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) - afdeling Kust en afdeling Scheepvaartbegeleiding. Het evenement bevat een tentoonstelling en de publicatie van een kunstboek. De vooropening met voorstelling van het boek is op zaterdag 3 december 2005 om 15.00 uur. In dit project geven meer dan vijftig hedendaagse beeldend kunstenaars en dichters hun visie op de zee. Ook wordt aandacht besteed aan de kunstgrepen, die in de loop der jaren uitgevoerd zijn door de administratie Waterwegen en Zeewezen. ■



Het werk van Alphonse D'Heije, 'Het dreigende onweer', maakt onderdeel uit van de tentoonstelling.

Met het oog op de Schelde

Het een-na-oudste-beroep van de wereld, dat van loods, spreekt menigeen tot de verbeelding. Eenzaam maar niet alleen, veelal 's nachts, soms onder barre omstandigheden werkend, een statige sociëteit, een rijke historie. Harmen van der Werf schreef voor de PZC, het regionale dagblad van Zeeland, tussen april 2004 en mei 2005 een serie impressies over het Loodswezen. Deze serie is nu gebundeld in een fraai vormgegeven boek met een omvang van 112 pagina's, kleurrijk geïllustreerd met ruim 60 foto's.

Te koop in de boekhandel voor € 16,50.

ISBN 90 75703 10 4 – NUR 466 ■

Interessant en gezellig

Weerzien op de GNB-infodag

Tijdens de GNB-infodag op 27 oktober 2005 werd vanzelfsprekend stil gestaan bij nieuwe evoluties in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Bovendien kwamen voor het eerst havens aan het woord: de haven van Antwerpen en Zeeland Seaports. Ook de binnenvaart was vertegenwoordigd. Over de verschillende onderwerpen werd onder de meer dan honderd aanwezigen druk gedebatteerd en de gesprekken bleken een bron van inspiratie voor verdere afspraken met elkaar. Een interessante cocktail dus, dit alles geserveerd met zicht op Scheldemonding (Hotel Arion). Een verslag van een geslaagde bijeenkomst.



Een vraag over WESP



Marc de Cocker (AWZ) geeft antwoord

De infodag werd ingeleid door Koos de Groot, Nederlandse voorzitter van de Scheldedirecteurenvergadering (SDV). Hij gaf aan dat als gevolg van recente incidenten bestuurders zich in toenemende mate afvragen of de veiligheid voor de omgeving voldoende geborgd is bij meer en steeds grotere wordende schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Met name bestuurders van gemeenten langs de Westerschelde maken zich zorgen. Het is van groot belang expliciet aandacht te besteden aan maatregelen die getroffen worden en te zorgen voor een goede informatie-uitwisseling.

Programma

De GNB-infodag startte met een presentatie van WESP (WesterSchelde-Planner), gevolgd door de officiële inwerkingstelling van de website van het gemeenschappelijk nautisch beheer: www.vts-scheldt.net. Daarna stond men uitgebreid stil bij RIS, de River Information Services en de recente Europese richtlijn daarover. De ketenbenadering stond centraal in de presentaties van de vertegenwoordigers van de havens en sloot het formele deel af.

WESP van start

Diverse Vlaamse en Nederlandse overheidsinstanties en de Europese Gemeenschap (Interreggelden) zorgden voor de financiering van de WesterScheldePlanner. Doel van WESP is het realiseren van een planningsinstrument voor de veilige op- en afvaart van de grote schepen. Op basis van informatie over waterstanden, waterdieptes en verondiepingen en IVS gegevens genereert het systeem een vaarplan waarmee het schip op een veilige manier zijn route kan afleggen. Op dit moment blijft het systeem nog beperkt tot vaarplannen van een schip over één route (fase 1). Op termijn zal het ook mogelijk zijn meerdere routes te plannen en uiteindelijk ook andere schepen en/of de omgeving in de berekening te betrekken. De discussie na de presentatie spitste zich toe op de vraag in hoeverre het systeem een vrijblijvend dan wel dwingend vaaradvies oplevert.

Website goed ontvangen

De makers van www.vts-scheldt.net verwachten dat hun website in een informatiebehoefte over het nautisch beheer in het Scheldegebied zal voorzien. Op de site is van uit diverse bronnen informatie te vinden. Het gaat daarbij zowel om nautisch informatie over onder andere de Schelderadarketen, de verkeers-

begeleiding, de beloodsing, als om informatie over de rol van de Permanente Commissie, de organisatiestructuur van het GNB, het beleid en de regelgeving. Bijzonder verhelderend was de presentatie van een animatie over tijpoorten. Veel aanwezigen uitten hun waardering voor de duidelijke en mooie wijze waarop dit in beeld is gebracht. In de toekomst zal ook AIS informatie via de site opvraagbaar zijn (voor gebruikers die hiervoor de toelating krijgen) en er wordt nagegaan hoe een melding van gevaarlijke stoffen kan worden toegevoegd. De interactiviteit van de website voor de nautische dienstverlening wordt nog verder opgekrikt. Het is immers de bedoeling van de GNB-organen om onder andere via de website met de vaarweggebruiker in dialoog te treden.

Europese RIS richtlijn

Sinds kort is een Europese richtlijn van kracht die de lidstaten verplicht River Information Services aan de binnenvaart aan te bieden. Het doel van de Europese Richtlijn is het vergroten van de veiligheid, de doeltreffendheid en de milieuvriendelijkheid van deze belangrijke vervoersmodus. Ook is het de bedoeling dat de koppeling met informatie vanuit bijvoorbeeld de zeevaart makkelijker wordt. De richtlijn zelf verplicht de schippers echter



Ilse Hoet (AWZ) presenteert RIS

Optimaliseren van ketenbenadering

De haven van Antwerpen en de Zeeuwse havens sloten met hun visie op de ketenbenadering de GNB-infodag af. De Antwerpse haven benadrukte dat het goed afwickelen van het drukke scheepvaartverkeer een complexe taak is, maar dat dit niettemin behoorlijk goed loopt. Er blijft altijd ruimte voor optimalisatie. Uitwisseling van informatie is daarbij cruciaal. De haven van Antwerpen formuleerde hiervoor een voorstel: elk havengebied moet beschikken over een geïntegreerde VTS. Het verkeer van en naar de haven kan dan actief aangestuurd worden. Planningen moeten over en weer uitgewisseld worden. In geval van twijfel of conflict hakt altijd de GNA de knoop door. Deze formulering gaf aanleiding tot een constructief debat, dat zal worden voortgezet in het officieel overleg. Zeeland Seaports onderschreef de constatering van de Antwerpse haven dat de verkeersafwikkeling over het algemeen goed verloopt. De samenwerking met het coördinatiecentrum van het GNB is ook goed. Zeeland Seaports ziet weinig problemen in de veiligheid op de rivier. Alleen bij incidenten zou er meer aandacht moeten gaan naar een globale coördinatie.



Jan de Vries (Schuttevaer) reageert

Afsluiting

Antoine Descamps, Vlaams Permanent Commissaris, sloot de infodag op formele wijze af met een samenvatting en een terugblik op de presentaties en de debatten. Hij concludeerde dat het belangrijk was voor alle actoren binnen het GNB-gebied blijvend met elkaar te overleggen en dat samenwerking van cruciaal belang is voor een veilig en vlot verkeer in het Scheldegebied.

tot niets. De lidstaten zullen de binnenvaarders wel stimuleren tot het gebruik van de mogelijkheden die de uitvoering van de richtlijn hen biedt. Ze hebben daarvoor nog even de tijd: in juni 2009 moet RIS overal in Europa beschikbaar zijn. De branche heeft wel wat bedenkingen. Dat bleek ook uit de discussie naar aanleiding van deze presentatie. Zo maakt men zich zorgen over de kosten van de

AIS-transponder. Hoewel men verwacht dat die de komende jaren zullen dalen, blijft het een hele investering. Niet alle binnenschippers erkennen het belang, hoewel het veiligheidsargument op het einde wel zou kunnen doorwegen. Bovendien bestaat er vrees voor aantasting van de privacy. Het creëren van draagvlak voor RIS is dan ook een belangrijke opgave voor de komende periode.

Meer informatie over de GNB-infodag en foto's vindt u op www.vts-scheldt.net. ■



Een informele receptie na afloop



Verrassingsact Claudia bracht de sfeer erin

Vlot en veilig, ook voor de binnenvaart

Het is druk op de Westerschelde. Veiligheid is een kwestie van zien en gezien worden. Steeds meer binnenschippers ontdekken de voordelen van de elektronische informatieuitwisseling. Een transponder aan boord maakt hen zichtbaar voor alle scheepvaart. En ze zien de zeevaart ruim van tevoren op hun scherm naderen. In Oostenrijk is een transponder per 1 januari verplicht, in onze wateren nog niet. Maar het gebruik van RIS, River Information Services, wordt hier wel aangemoedigd.

12



Colofon

Uitgave

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Anna van der Heijden
Arlette Lambrechts
Ben Sinke
Nicolaas Vlaeminck
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0)118 62 24 83
Nicolaas Vlaeminck (Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap)
0032 (0)25 53 02 48

Fotografie

Lex de Meester
Lode Courtois
Schelde InformatieCentrum
Limit Fotografie
Tom Moortgat
Dries van den Brande

Met medewerking van

Lievens Communicatie, IJzendijke
Pitman Grafisch Bedrijf B.V., Goes

Voor extra exemplaren of een abonnement neemt u contact op met Lievens Communicatie 0031 (0) 117 30 11 00 of info@lievenscommunicatie.nl

Overname artikelen na toestemming eindredactie.

Zo wordt het aantal IVS90-posten (Informatie & Volgstelsel Scheepvaart) het komende jaar flink uitgebreid. Alle bruggen en sluisen, en ook de regionale vaarwegen, worden daarmee onder één informatie- en volgstelsel gebracht. In praktijk betekent dit dat een schipper één keer zijn gegevens, zoals diepgang, voorgenomen route en soort lading, opgeeft en dat deze de hele reis automatisch met hem meevaren (Electronic Reporting, elektronisch aanmelden). Duidelijk is dat dit systeem grote voordelen heeft. Het vergemakkelijkt bijvoorbeeld de bediening en planning van bruggen en sluisen. En bij een calamiteit is precies bekend wat een schip in heeft en hoeveel mensen er aan boord zijn.

Tweerichtingsverkeer

Om het verkeer goed te kunnen begeleiden, is informatie dus onontbeerlijk. Maar het blijft niet bij éénrichtingsverkeer. Informatie over bijvoorbeeld stremmingen van sluisen en bruggen of tijdelijke ondiepten is voor een schipper heel handig voor het plannen van zijn route of vaarschema (Notices tot Skippers, berichten aan de scheepvaart). Het RIS maakt het mogelijk dergelijke berichten elektronisch uit te wisselen en beperkt daarmee het marifoonverkeer. Het grootste deel van de Nederlandse en Vlaamse binnenvaartvloot is al voldoende toegerust om op deze manier te gaan werken. Ook het gebruik van elektronische kaarten (Inland Ecdis) en het uitwisselen van informatie over de positie van het schip (Tracking and Tracing) wordt daarmee makkelijker.

Positieve ervaring

De eerste ervaringen met elektronische gegevensuitwisseling door de binnenvaart zijn positief. De

verwachting is dan ook dat binnen afzienbare tijd het grootste deel van de binnenvaart met dergelijke systemen is uitgerust. Het elektronisch berichten sturen, de berichten aan de scheepvaart en de elektronische kaarten zullen dan vlot worden ingevoerd. Van belang is ook dat de walinfrastructuur, om de berichten te kunnen ontvangen, verwerken en versturen, gereed is. Volledige AIS, zoals de zeevaart heeft, is een zaak van langere termijn. Als op termijn de prijs van de apparatuur gaat zakken, wordt het aantrekkelijker.

Privacy gewaarborgd

De RIS-gegevens mogen niet voor andere doelen worden gebruikt dan waar ze voor worden verzameld. Ze mogen bovendien niet aan derden worden verstrekt. Dat zou een aantasting van de privacy zijn. Sommige schippers vinden het een akelig idee dat te allen tijde bij de autoriteiten bekend is waar ze zich bevinden, via de Tracking and Tracing. Het is goed om te bedenken dat een schipper dat zelf in de hand heeft. Een transponder kan ook uit! ■

De Nederlandse binnenvaartvloot is de grootste van Europa met een vlagadeel van rond de 50%. De Vlaamse binnenvaart neemt ongeveer 15% voor zijn rekening. Het aantal schepen neemt af, maar het laadvermogen per schip groeit. De binnenvaart neemt steeds meer deel aan intermodaal vervoer, met name van containers. Met de groei van het vervoer over water wordt het steeds belangrijker deze verkeersstroom vlot en veilig af te wikkelen. Het belangrijkste voordeel het vervoer over water, de betrouwbaarheid, blijft daarmee gewaarborgd.