

# Technische en menselijke hoogstandjes zorgen voor vlotte scheepvaart op de Noordzee en de Westerschelde

## Ing. Antoine Descamps MSc leidt de afdeling Scheepvaartbegeleiding



Bemande verkeerscentrale in Zandvliet.

**OOSTENDE.** De Noordzee is een van de drukst bevaren gebieden ter wereld. Jaarlijks varen duizenden zeeschepen vanuit het Kanaal het Belgisch deel van de Noordzee op. Ruim 78.000 zeeschepen hebben de Scheldehavens en de haven van Zeebrugge als bestemming. De Noordzee is een belangrijke schakel in de zeeroutes tussen Europa en de andere werelddelen.

*✍* Van onze hoofdredacteur

**Wat de verkeersstoren voor een vliegveld en de luchtvaart doet, doet de Scheepvaartbegeleiding voor de zeehavens en de scheepvaart.**

Het Belgisch deel van de Noordzee heeft een oppervlakte dat vergelijkbaar is met die van de provincie West-Vlaanderen. De Noordzee is een ondiepe zee. Het minst diep is ze voor onze kust. Als de natuur haar gang zou kunnen gaan, zouden de vaargeulen dichtslibben. Ze moeten dus regelmatig worden gebaggerd. Vroeger voer een schip van A naar B, op basis van ervaring van de kapitein en met het getijdenboek als indicator. Dat is vandaag niet meer het geval. Nu leidt de afdeling Scheepvaartbegeleiding de zeeschepen van op de wal veilig en vlot naar de plaats van bestemming met gesofisticeerde apparatuur. Daarenboven geldt in dat gebied een loodsplicht. Aan boord van het schip geeft de loods dus adviezen aan de kapitein. Wat de verkeersstoren voor een vliegveld en de luchtvaart doet, doet de Scheepvaartbegeleiding voor de zeehavens en de scheepvaart. Ze verleent 'vessel traffic services' (VTS) aan schepen die naar en uit de havens varen.

Dezelfde afdeling heeft in Oostende ook het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) onder haar bevoegdheid. Het is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee, een dienst die men met de 100-centrale kan vergelijken, maar die in staat is de afhandeling van het ongeval te coördineren met alle betrokken partijen. De afdeling Scheepvaartbegeleiding maakt deel uit van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

Sinds 1 april 2001 is industrieel ingenieur Antoine Descamps afdelingshoofd van Scheepvaartbegeleiding.

In zijn ruim bureau, bemeubeld met Vlaamse design, in een authentiek decor van art deco van het vroegere bestuursgebouw van de Oostendse vismijn op de oosteroever hadden we met hem een leerszaam en boeiend gesprek over nautische verkeersleiding, het MRCC, zijn schitterende loopbaan en zijn sportbeoefening.

### Overheidsdiensten in een notendop

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is een overheidsdienst. Ze werd in 1997 opgericht samen met de afdelingen Loodswezen en Vloot.

Het reorganisatieproject 'Beter Bestuurlijk Beleid' (BBB) van de Vlaamse overheid groepeerde de taken en bevoegdheden van de vroegere Vlaamse administratie in 13 homogene beleidsdomeinen, elk met één departement en enkele agentschappen. Zo werd het vroegere departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) over drie beleidsdomeinen verdeeld. Elk van de 13 beleidsdomeinen behoort tot een Vlaams ministerie. Eén ervan is het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Dat ministerie omvat het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het agentschap Infrastructuur en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, dat op 1 april 2006 operationeel werd.

Vlaams minister Kathleen Van Brempt is bevoegd voor mobiliteit, minister Kris Peeters voor openbare werken, leefmilieu, natuur en energie.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding behoort tot het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en valt onder de bevoegdheid van minister Kris Peeters.

### Missie

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust heeft een veelzijdige missie. Het zorgt voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer ter vrijwaring van het milieu, het beheert integraal de kustzone en het verleent hydrografische en hydro-meteorologische diensten.

Om dat allemaal te kunnen realiseren doet het agentschap een beroep op de afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Vloot, Loodswezen Kust en een stafdienst.

De afdelingen Vloot en Loodswezen werken als een dienst afzonderlijk beheer, afgekort als DAB. Vanuit boekhoudkundig en budgettair oogpunt werken ze autonoom.

De DAB Vloot is de rederij van de Vlaamse overheid. De vloot omvat 45 schepen: loodsbotten, politie- en douaneboten, reddingsboten, veerboten, boeienleggers, redeboten, sleepboten, hydrografische schepen en een schip voor zeewetenschappelijk onderzoek. Bij de DAB Vloot werken 560 mensen.



De DAB Loodswezen zorgt voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer en geeft nautische advies. De loodsen helpen de kapiteins aan boord van de schepen bij het navigeren. DAB Loodswezen telt 450 personeelsleden, van wie 340 loodsen. Er bevindt zich een loodsstation in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Vlissingen.

De afdeling Kust staat in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen stormvloed en overstromingen vanuit zee. De Vlaamse hydrografie ondersteunt de scheepvaart van en naar de kusthavens en de Westerschelde.

## Scheepvaartbegeleiding

In de ranking van de wereldzeehavens staan de Scheldehavens op de vierde plaats. Met 350 miljoen ton overslag aan goederen staat de haven van Singapore op de eerste plaats. Ze wordt gevolgd door die van Rotterdam en Sjanghai. De haven van Hong Kong bekleedt de vijfde plaats. Aan de veiligheid van de scheepvaart op zee en de Schelde wordt voortdurend gewerkt.

### In de ranking van de wereldzeehavens staan de Scheldehavens op de vierde plaats.

**Antoine Descamps:** "Vanaf de Franse-Belgische grens tot en met de Westerschelde wordt de scheepvaart visueel, auditief en elektronisch opgevolgd en gestuurd. De essentie van scheepvaartbegeleiding of 'vessel traffic services' (VTS) is het geven van informatie aan de scheepvaart, het verlenen van navigatieassistentie bijvoorbeeld bij mist en het voeren van het management voor het scheepvaartverkeer. We steunen ons daarbij op de algemene richtlijnen die door de International Maritime Organization (IMO) en de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) worden verstrekt.

Vlotheid en veiligheid van de scheepvaart zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een schip dat niet vlot kan varen, is onveilig. Veiligheid is onze essentiële en primordiale bekommernis. De enorme evolutie van de scheepvaart heeft daarbij onze aandacht versterkt. Er is een forse stijging van de tonnenmaat. Niet zozeer het aantal scheepvaartbewegingen is toegenomen, maar vooral de grootte van de containerschepen. Ook de diversiteit van de scheepslading in die containers is een ware 'boom'. Sommige schepen, zoals LNG-tankers en ammoniaktankers, vervoeren gevaarlijke ladingen. Voor al die

schepen bestaat er een specifieke op- en afvaartprocedure.

Hoe meer schepen er in de vaart zijn, hoe groter de kans op een aanvaring. Hoe groter het schip, hoe minder beweeglijk het is. Aan de verkeersstroom nemen nochtans niet enkel diepstekende containerschepen deel, maar ook binnenschepen, visserijschepen, recreatieboten en werkvaartuigen."

## Veiligheid

"We zijn op alle mogelijke situaties voorbereid en we kunnen de grootste containerschepen ter wereld veilig en vlot naar hun bestemming begeleiden. Dat was onlangs het geval voor de Emma Maersk, een Deens containerschip met een lengte van 397 m, een breedte van 46 m en met 9.200 containers aan boord. In de toekomst zullen we meer van dergelijke mastodonten moeten begeleiden. Begeleiding is absoluut nodig. Op weg naar de haven van Antwerpen moeten de schepen immers door het bochtige traject van de Westerschelde. De vaargeul in de Westerschelde heeft bovendien 11 natuurlijke drempels. Door de aanwezigheid van zandbanken en de stroming van wisselende getijden kunnen schepen vastlopen. De gevolgen kunnen rampzalig zijn én voor de mens én voor het milieu. De nasleep van zo'n calamiteit is vaak zeer groot. Een goed jaar geleden liep een containerschip bij springtij vast op de Westerschelde. Het plooid op een zandbank.

Schepen met een diepgang vanaf 12,50 m moeten het hoogtij afwachten om in één beweging naar hun bestemming te kunnen varen. Ze krijgen daarvoor een tijvenster toegewezen. Als ze daar door externe omstandigheden geen gebruik kunnen van maken, dan veroorzaakt dat lange wachttijden. Vanuit economisch oogpunt is dat voor de haven weinig interessant.

Vlaanderen en Nederland gaan de vaargeul in de nabije toekomst verdiepen. Dat is overeengekomen in een van de vier verdragen die op 21 december 2005 zijn gesloten. Dan zullen schepen met een diepgang van 13,10 m, onafhankelijk van het getij, kunnen doorvaren tot de haven van Antwerpen.

Voor de haven van Zeebrugge zijn er op dat vlak minder problemen. De haven heeft praktisch een getijdenonafhankelijke toegang voor schepen met een diepgang tot 14 m. Bij hoogtij bedraagt de diepgang ongeveer 17 m. Daarvoor is in het recente verleden het Scheur verdiept".

## Management

**Antoine Descamps:** "De afhandeling

van het scheepvaartgebeuren is bijzonder complex. Eén enkele dienst kan het complex gebeuren niet aan. Een schip dat vanuit de zee op weg is naar zijn ligplaats, krijgt te maken met verschillende partijen: verkeersleiders, loodsen, havenbedrijven, sleepdiensten, sluisplanners, agenturen, enz. Tussen de verschillende diensten moeten er afspraken bestaan. Met andere woorden: wie doet wat, hoe en wanneer? Er moet dus een overeenkomst zijn. Dat is het management van het nautische verkeer en de taak van de 'Vessel Traffic Management Information Services'. In december 2005 werd tussen Vlaanderen en Nederland een gemeenschappelijke verdragrechtelijke en juridische nautische beheersovereenkomst (GNB) getekend. Dat houdt de samenwerking in tussen de twee landen en een betere afstemming tussen de verschillende scheepvaartreglementen. Ondertussen wordt in de Schelderegio al volgens de principes van dat verdrag gewerkt.

Voor het op- en afvaren van de Westerschelde verlenen de hoofdverkeersleiders van de Nederlandse Scheepvaartdienst Westerschelde en de nautische dienstchefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding een gezamenlijke toelating. In de kusthavens varen de meeste schepen en vooral de ferry's evenwel onder het regime van verklaringhouders. Dat zijn kapiteins met voldoende ervaring in het aanlopen en uitvaren van de haven. Wie na het afleggen van een proef een certificaat krijgt, wordt vrijgesteld.

Schepen die een Vlaamse haven bezoeken, betalen daar een retributie voor. Het bedrag hangt af van de afmetingen van het schip. Dat vormt één van onze inkomsten."

Jaarlijks wordt er ongeveer 4,6 miljoen euro geïnd.

## Grensoverschrijdende radarketen

Van in volle zee tot in de haven gebeurt de scheepvaartbegeleiding vandaag de dag nog in hoofdzaak door radarwaarneming (doelvolgsysteem), telecommunicatie tussen wal en schip (VHF) en het informatieverwerkende systeem (IVS). Sinds enige tijd wordt ook gebruikgemaakt van AIS of het automatische identificatiesysteem.

De grensoverschrijdende radarketen - de 'Schelderadarketen' - is een gezamenlijk project van Vlaanderen en Nederland. Ze omvat vijf bemande verkeerscentrales en 21 onbemande radartorens. De bemande centrales staan opgesteld in Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet.



Beeld radarscherm.



Bemande verkeerscentrale in Zeebrugge.



Ing. Antoine Descamps

**Antoine Descamps:** "De Schelde-radar keten is het oog, het oor en het geheugen van de scheepvaartbegeleiding. Het radardekkingsgebied werd in 2004 uitgebreid tot aan de Franse grens. Op ongeveer 20 km voor de kust van Nieuwpoort werd een offshore constructie gebouwd. Ze is samengesteld uit twee in de Noordzeebodem geheide palen, die met een loopbrug zijn verbonden. De radarpaal steekt 17,5 m boven de laagwaterlijn. De antenne van de radartoren bevindt zich 37 m boven de laagwaterlijn. Op de tweede paal is een dek met een diameter van 16 m aangebracht, zodat er een helikopter kan landen. Alles is er aanwezig, zodat mensen verschillende dagen op de offshore constructie kunnen verblijven. Op het radareiland leveren dieselgeneratoren energie. De gegevens met betrekking tot scheepvaart worden draadloos naar de wal gestuurd.

De radarketen is in staat om vaartuigen te detecteren vanaf een reflectieoppervlak van 25 m<sup>2</sup>. Terzelfder tijd biedt AIS de mogelijkheid om automatisch informatie over de positie van het schip te ontvangen en door te sturen naar bv. het European Maritime Agency of andere overheden. Een dergelijk automatisch identificatiesysteem (AIS) is niets anders dan een transponder die uitgerust is met een plaatsbepalingsysteem. De AIS geeft zowel statische (naam van het schip, afmetingen), dynamische (positie, vaart, koers), als reisgebonden informatie (bestemming, lading en bemanning/pasagiers). AIS is dus een recente waardevolle aanvulling op het radarsysteem."

## Ketenbenadering

**Antoine Descamps:** "Een schip mag zijn reis pas aanvagen, als het vanuit volle zee zonder onderbreking de aanlegplaats kan bereiken. Dat noemt men varen volgens het voordeur-achterdeur-principe, waarbij de voordeur het begin van de reis aangeeft en de achterdeur staat voor de ligplaats. Een schip dat op zee of op de

## Wie is Antoine Descamps?

Ing. Antoine Descamps werd op 11 juli 1949 in Ieper geboren, waar hij aan het Vrij Technisch Instituut een A2-opleiding 'metaal' volgde. In 1972 behaalde hij aan het toenmalig Hoger Technisch Instituut van Oostende - het huidige departement IW&T van de KHBO - de graad en het diploma van technisch ingenieur, nu industrieel ingenieur, in de bouwkunde. Zijn middelbare studies combineerde hij met basketballen bij Athlon Ieper, waar hij van bij de miniemen tot in de eerste ploeg geraakte. De ploeg evolueerde van vierde klasse naar eerste klasse. De vele trainingen voor een club uit de topklasse combineren met hogere studies, bleek moeilijk. Van Athlon Ieper schakelde hij over naar een ploeg uit eerste provinciale: Sobeka Zwevegem. "We speelden met die fabrieksploeg jaar na jaar kampioen", zegt collega Descamps.

Basketballen doet hij niet zo vaak meer. Hij werd inmiddels een verwoed fietser en zijn belangstelling ging ook naar afstandslopen. Voor een beklimming van de kale Mont Ventoux deinst hij niet terug. Enkele maanden voor de opname van dit interview was hij bezig met het voorbereiden van de 25ste uitgave van de loopwedstrijd 'de 20 km van Brussel'. Ook 'Dwars door Brugge' stond op zijn programma.

Hij droomt ervan om op zijn zestigste te kunnen deelnemen aan de moeder van alle marathons, de marathon van New York.

De microbe van de sportbeoefening laat hem niet los, en daar heeft hij een goede reden voor.

"Werkstress verwerkt men gemakkelijker met een gezond lichaam en daar is beweging voor nodig. Intensieve sport doet men het best onder medische begeleiding. Men moet geen risico's nemen."

Aan zijn sportieve baas, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters neemt hij een voorbeeld. Marathons en een dwars door Brussel zijn de minister immers niet vreemd.

Fietsen doet Antoine Descamps op zondagvoormiddag. Joggen doet hij samen met enkele collega's na de dagtaak. Twee keer per week lopen ze aan zee, in de onmiddellijke omgeving van het werkterrein.

"Trainen in een omgeving van zuivere zeelucht en dicht bij de werkomgeving... Wat kan een mens voor de sportbeoefening nog meer verlangen?" vraagt hij zich af. Dat hij flink wat aan sport doet, is hem aan te zien. In de enkele maanden voorbereiding voor de loopwedstrijd in Brussel gingen er elf kilogram aan lichaamsgewicht af.

Voor ons zit een stralende collega, een extraverte warme persoonlijkheid, die openheid combineert met een enorme werkkraft. Iemand die van wisselende werksituaties en van nieuwe uitdagingen houdt. Die zijn er elke dag in voldoende mate. Het parcours van zijn hele loopbaan speelt zich af in de openbare diensten, een mozaïek van uiteenlopende opdrachten. Hij behoort immers tot de groep van de gedreven ambtenaren en industrieel ingenieurs.

Hij woont in de omgeving van Gent, is gehuwd met Christine Buylaert en heeft drie kinderen. Niemand koos voor de ingenieursstudies.

"Daar heb ik geen enkele verklaring voor", zegt hij glimlachend. "Hannes is afgestudeerd in de rechten, Eva in Germaanse talen en ruimtelijke ordening en Arne is bezig met zijn studies in de rechten. Mijn vrouw is lerares geschiedenis in het KA Mariakerke bij Gent."



MRCC en scheepvaartbegeleiding in Oostende.

Ing. Antoine Descamps

Beweegbare brug in Zelzate

## Loopbaan

Na zijn opleiding als industrieel ingenieur bouwkunde en nog voor zijn legerdienst werkte collega Descamps in Ieper bij de pvba Delhem, een middelgrote aannemer van bouwwerken. Na zijn legerdienst solliciteerde hij bij het ministerie van Openbare Werken. Hij slaagde in het examen van conducteur bij Bruggen en Wegen bij het Vast Wervingssecretariaat, het huidige Selor. Sindsdien bouwde hij een loopbaan uit bij diverse openbare diensten.

"Ik kreeg er alle kansen. Industrieel ingenieurs moeten niet te bescheiden zijn. Ze kunnen vandaag doorstromen tot het hoogste openbaar ambt. Wel moeten ze, zoals iedereen, slagen in de bekwaamheidsproeven voor het vacant ambt en sinds enkele jaren ook in het assessment dat van kracht is voor al wie wil bevorderen."

In de openbare diensten begon hij als landmeter. Drie jaar lang was hij betrokken bij het 'rechtstrekken' van de Schelde tussen Kluisbergen en Oudenaarde. Hij werd met de taak van het onteigenen belast. "Ik vond het een prachtige tijd: actief zijn in open lucht en in volle natuur. Minder prettig vond ik het om aan landbouwers en andere mensen te komen vertellen dat ze onteigend zullen worden", zegt hij.

Daarna ging hij voor het eerste district van het Stroomgebied der Schelde, eerste directie in Gent werken. Zijn baas was mevrouw ir. Yolande Heyndriks, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen bij het Bestuur der Waterwegen in Gent.

"We noemden haar mevrouw Kreps, naar haar man, die zelf een meetkundig schatter van onroerende goederen en landmeter was. Mevrouw Kreps was als vrouwelijke hoofdingenieur een unicum. Ik kon met haar zeer goed opschieten. Dat heb ik met mijn bazen, over het algemeen burgerlijk ingenieurs, altijd gekund. Ik werkte er als conducteur, een functie die nu niet meer bestaat. In die periode werden we geconfronteerd met onderhoudsbaggerwerken van de Schelde en met het bergen van de baggerspecie. Van sedimentkwalificaties was er toen nauwelijks sprake. Bij de bevolking en vooral de Ovam groeide de bewustwording voor het leefmilieu. Met het storten van de baggerspecie moesten we zorgvuldig omgaan. Daar zaten stoffen in die schadelijk zijn voor de gezondheid. Als ambtenaar wilde ik mijn steentje voor een beter leefmilieu bijdragen. Daarom ging ik me verdiepen in de kennis van alles wat daartoe kon bijdragen. Aan de universiteit van Gent ging ik een postgraduaat volgen. In 1987 behaalde ik er een licentie in de stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling. Ik maakte een planologische studie en zorgde voor een toepassing van de eerste geografische informatiesystemen, de GIS. Ruimtelijke en niet-ruimtelijke gegevens werden in zo'n systeem gecombineerd. In die tijd heb ik zestien kaarten binnen het studiegebied gedigitaliseerd. In 1989 werd ik bij de vorming van de

eerste Vlaamse regering aangesproken om op het kabinet van minister Johan Sauwens te komen werken, wat ik ook deed. Sauwens was van 1988 tot 1992 gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. Mijn opdracht was de ontwikkeling van fietspaden. Ik heb daar voor openbare werken en verkeer van alles gedaan, behalve het ontwerpen van fietspaden. Eén van mijn hoofdpodochten werd de promotie van de binnenvaart. De minister vond dat de binnenvaart geherwaardeerd moest worden. Toen de regering wisselde, kwam het kabinet onder minister Theo Kelchtermans. De medewerkers van het kabinet moesten uitkijken naar ander werk. Ik deed opnieuw mee aan een examen voor adviseur organisatieontwikkeling en ik kwam terecht in de dienst die de structuur van het nieuwe Ministerie van de Vlaamse gemeenschap ging bepalen. De nieuwe structuur van de administratie mocht ik van 1992 tot 1995 mee helpen voorbereiden. Dat was een rijke ervaring. Ik kon me in organisatiestructuren bekwaamen. Er werden nieuwe afgevlakte organogrammen ingevoerd, met minder chefs en minder directeurs. De openbare administratie moest aantrekkelijker gemaakt worden, met minder bureaucratie. Om tot een hogere rang te kunnen bevorderen golden er voortaan enkel competenties, kennis en kunde. U herinnert zich wellicht nog dat rang 11, in niveau 1, als de limiet gold voor conducteurs, technisch ingenieurs en industrieel ingenieurs. Dat was niet eerlijk. Niveau 1 omvatte de ambtenaren die vooral studiecoördinatie en conceptiewerk verrichtten. Bij de werving werd een universitair diploma vereist. Vanaf 1 januari 2004 werd het niveau 1 vervangen door niveau A. We hebben toen het assessment ingevoerd. In juni 1994 kon iedereen die wou bevorderen aan een assessmentsessie deelnemen. Dat was geen schoolse examen. Het volstaat niet een goede ingenieur te zijn. Men moet ook leiderscapaciteiten hebben. Ingenieurs moeten mensen kunnen motiveren, ze doen samenwerken en bezielen. Uiteindelijk werden een 400-tal diensten tot een 130-tal herleid. Ik deed aan het assessment voor afdelingshoofd mee en slaagde.

Na de fase als medewerker ter voorbereiding van de administratie hervorming ben ik in 1994 als stafmedewerker bij ir. Jan Strubbe, de directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) gaan werken. Sinds 2001 ben ik hoofd van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

Een vierde van mijn medewerkers is van niveau A. Dat wil zeggen dat het universitair geschoolden zijn. De afdeling Scheepvaartbegeleiding en MRCC telt vandaag 155 medewerkers, wat bijna het dubbele is van toen we hier op 1 april 2001 begonnen. De medewerkers zijn verspreid over verschillende locaties."

Schelde moet wachten of ten anker moet gaan buiten het ankergebied, schept een gevaarlijke toestand. Wanneer het een deel van de vaargeul bezet, kan het in aanvaring komen met een voorbijvarend of met een ten anker gaand schip. Ankerliggers zijn op de rede van Vlissingen niet langer gewenst. Ze kunnen immers bij opkomende storm beginnen te drijven en zo met elkaar in aanvaring komen.

Zeeschepen moeten bovendien tijdens de vaart voldoende snelheid aanhouden om bestuurbaar te blijven. Traag varen kan ook een gevolg zijn van een slechte planning van de verkeersstroom. Om ongevallen te voorkomen werd de zogenaamde ketenbenadering ingevoerd. Dat is een techniek die een optimale organisatie van de verkeersstroom nastreeft: vanuit volle zee tot aan de kade en uiteraard ook omgekeerd. Het principe van de ketenbenadering houdt verschillende elementen in, zoals de organisatie, de coördinatie en de bewaking van de keten, samen met het management van de navigatie en de communicatie. Het lijkt op het eerste gezicht eenvoudig, maar het is het niet. Er komt heel wat organisatie bij kijken."

## WESP

Vertrek en aankomst van een schip kan om reden van de diepgang aan het getij van de Westerschelde en de vaarpassen in de Noordzee gebonden zijn. Dergelijke scheepvaart catalogeert men als marginale scheepvaart. Er wordt dan een tijvenster berekend. De reis moet binnen het voorziene tijvenster (vaarslot) begonnen worden en het schip moet een minimumsnelheid aanhouden. Recent werd daarvoor een computerprogramma, de Westerpianer (WESP), ontwikkeld.

**Antoine Descamps:** "WESP is een informaticagereedschap dat de hoofdverkeersleiders en de nautische dienstchefs bij het plannen van de marginale scheepvaart op de Westerschelde helpt. Het is een grensoverschrijdend verkeersmanagement, dat het mogelijk maakt om op een snelle en eenvoudige manier berekeningen te maken om de marginale scheepvaart veilig te laten verlopen. Vroeger voeren marginale schepen, met een diepgang van 12,5 meter en meer, van A naar B op basis van ervaring en het getijdenboek. De ontwikkeling van het computerprogramma werd medegefinancierd door het Europees Fonds ter ondersteuning van Europese grensgebieden, het Interreg IIIB waarin de provincies West- en Oost-Vlaanderen en Zeeland participeren. Het Europees financieringsprogramma stimuleert de samenwerking tussen lidstaten. De informaticatool maakt gebruik van een

groot aantal gegevens, zoals online toegeliverde waterstanden uit databanken en elektronische bodemkaarten van de Westerschelde. De realisatie was een samenwerking tussen onze afdeling Scheepvaartbegeleiding en Rijkswaterstaat in Zeeland. Het totaal Europees subsidiebedrag bedraagt 833.321 euro.

**"Een schip dat niet vlot kan varen, is onveilig. Veiligheid is onze essentiële en primordiale bekommernis. De enorme evolutie van de scheepvaart heeft daarbij onze aandacht versterkt. Er is een forse stijging van de tonnenmaat. Niet zozeer het aantal scheepvaartbewegingen is toegenomen, maar vooral de grootte van de containerschepen."**

Er lopen ook nog een paar andere Europese projecten zoals Marnis en S@S, waarvoor samen meer 500.000 euro Europese steun voorzien is. Investeren in middelen en technologie die ten goede komen aan de veiligheid van de scheepvaart kan men niet genoeg ondernemen. De gevolgen van calamiteiten op zee zijn soms niet te overzien. Denk maar aan de ramp met de Tricolor, de Noorse autocarrier, die in december 2002 in dichte mist in het Kanaal in aanvaring kwam met een containerschip uit de Bahama's. Op dat moment lag de zeebodem nog bezaaid met honderden autowrakken. Tot overmaat van ramp voer de Vicky, een olietanker met 67.000 ton stookolie, op het wrak van de Tricolor. Gelukkig bleven de stranden van de Vlaamse kust gespaard. Maar het had veel erger gekund."

Marnis staat voor Maritime Navigation and Information Services. Het is een pan-Europees geïntegreerd onderzoeksproject waarin 44 partners samenwerken om een Europees navigatie- en informatiesysteem te ontwikkelen.

## MRCC

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende (MRCC) is te vergelijken met de 100-centrale op het land, maar is in staat de afhandeling van een ongeval te coördineren met alle betrokken partijen.

Het vernieuwde MRCC werd in juni 2006 operationeel en is het centraal meldpunt voor gebeurtenissen op zee, zoals schepen in nood, ongevallen op zee en olievertreiniging. Bij reddingen werkt het nauw samen met diverse internationale, federale, regionale en lokale autoriteiten. Het MRCC is gelinkt met verschillende interne en externe databanken. Bij calamiteit op zee is externe communicatie, zoals bijvoorbeeld met de pers, heel belangrijk. Het rapporteren over een reddingsoperatie aan het publiek gebeurt in een modern uitgeruste crisis- en persruimte boven de afdelingszetel van Scheepvaartbegeleiding.

*Afdeling Scheepvaartbegeleiding en MRCC*

*Maritiemplein 3  
8400 Oostende  
telefoon +32 59 255 440*

**Tekst: Ing. Noël LAGAST MSc  
Foto's: Afdeling  
Scheepvaartbegeleiding**

## Zandbanken

Ook voor er sprake was van moderne navigatiemiddelen, waren zandbanken de schrik van zeelui. Het feit is in de geschiedenis bekend gebleven door het verscheppen van Rogier van der Weydens meest belangrijk kunstwerk 'De Kruisafneming', een olieverfschilderij op paneel van 2,20 m op 2,62 m. Omstreeks midden de zestiende eeuw liet Filip II, een verwoed kunstverzamelaar, een lading kunstwerken verscheppen vanuit Brugge of Duinkerke, naar Noord-Spanje. Het was bestemd voor het El Escorialklooster. Het schip liep vast op een zandbank en verloor zijn lading. Karel van Mander, een kunstschilder en schrijver, schreef omstreeks 1604 dat 'het altaarstuk opgevist was en dank zij de waterdichte verpakking slechts 'ontlijmd' was". Het bevindt zich nu in het Prado in Madrid.

Zandbanken waren vaak plaatsen waar zeeslagen werden geleverd. In 1781 werd bij de 300 km lange Doggersbank, een zeeslag tussen de marines van het Verenigd Koninkrijk en Nederland gevoerd. In de Eerste Wereldoorlog vond op dezelfde plaats de zeeslag plaats tussen de Engelsen en de Duitsers.

Vandaag staat de ongeveer 20 km lange Thorntonbank, ten westen van de monding van de Westerschelde, in de publieke belangstelling. Op het Belgisch deel van deze zandbank wordt binnenkort een groot windturbinepark gebouwd.

NL