

Werkafspraken planningstool binnenvaart Terneuzen tussen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit enerzijds en het Havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports, Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en Koninklijke BLN-Schuttevaer anderzijds

Overwegende dat tijdens de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen (NST) gedurende een aantal jaren als gevolg van het wegvallen van de Middensluis vaker pieksituaties in het scheepvaartverkeersaanbod zullen optreden met als gevolg lange wachttijden en regelmatig volledig bezette wachtplaatsen bij het sluisencomplex van Terneuzen;

dat ondergetekenden beogen de beschikbare sluiscapaciteit zo optimaal mogelijk in te zetten voor de scheepvaart om onnodige wachttijden voor het scheepvaartverkeer zoveel mogelijk te voorkomen;

dat de Werkafspraken Ketenwerking Kanaal Gent-Terneuzen (KGT) zoals overeengekomen op 11 mei 2010 te Gent worden gerespecteerd en deze nieuwe werkafspraken daarop aanvullend zijn;

dat de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart in haar vergadering van 16 juni 2016 heeft vastgesteld dat de voorliggende afspraken kunnen worden beschouwd als werkafspraken zoals bedoeld in artikel 8, tweede lid van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (GNB-verdrag).

Alsdan komen ondergetekenden de volgende **aanvullende** werkafspraken overeen ten behoeve van de planningstool van de scheepvaart op het sluisencomplex:

1. Eén planning voor het gehele sluiscomplex Terneuzen

De planning omvat het gehele sluiscomplex Terneuzen en plant zowel de zee- als binnenvaart. De Werkafspraken Ketenwerking Kanaal Gent-Terneuzen en het gebruik van Gti-tool voor zeevaart en diepstekende binnenvaart wijzigen niet. Ten behoeve van de rest van de scheepvaart worden aanvullende werkafspraken opgesteld en instrumentarium gebouwd. Zeevaart gaat primair door de Westsluis en binnenvaart primair door de Oostsluis. Deze werkafspraken worden vanaf 1 juli 2017 van kracht, ruim voor de start van de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen (NST). In verband met de opstartfase wordt de Middensluis meegenomen.

2. Deze aanvullende werkafspraken gelden voor de duur van de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen

De planningstool binnenvaart wordt gebouwd om de bouwfase van de Nieuwe Sluis Terneuzen te overbruggen. Zodra de NST in gebruik wordt genomen, worden de aanvullende werkafspraken stilzwijgend verlengd tenzij de betrokken partijen anders besluiten. De Werkafspraken Ketenwerking KGT zoals overeengekomen op 11 mei 2010 te Gent blijven van kracht.

Aldus overeengekomen te Terneuzen op **23 februari 2017**

Namens de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit:



Mevrouw ir. N. Bos
Afdelingshoofd Scheepvaartbegeleiding
Maritieme Dienstverlening en Kust

i.o. J.M.C. Oosse



Mevrouw dr. ir. E.H.S. van Duin
Directeur Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat Zee en Delta

3. De planning is vóór alles betrouwbaar

- 3.1. Bij het opstellen van de planning wordt een realistisch scenario gehanteerd waarbij rekening gehouden wordt met alle bekende en relevante factoren zoals bijvoorbeeld weersomstandigheden, manoeuvreerbaarheid van het schip en ervaringen van eerdere reizen.
- 3.2. De schipper is verantwoordelijk voor het opgeven van een realistische/haalbare ETA Terneuzen (*Estimated Time of Arrival / verwachte aankomsttijd bij de Sluis Terneuzen*) rekening houdend met het vaarplan (bunkeren, rusttijd, stroom, etc). De door de schipper aangegeven ETA wordt afgerond op een kwartier (...:00 / ...:15 / ...:30 / ...:45).
- 3.3. Alle betrokken partners hebben een uiterste inspanningsverplichting om de planning te realiseren.
- 3.4. Als een schipper zijn ETA niet haalt, om welke reden dan ook (ook als gevolg van bijvoorbeeld een onvoorziene stremming of oponthoud), dan zal de schipper zijn ETA bijstellen en wordt de sluisplanning hierop aangepast.
- 3.5. Vertraging van één schip mag niet leiden tot vertraging van andere schepen in de planning. Het schip wordt ingedeeld op de eerst mogelijke vrije positie.
- 3.6. Er wordt een statistische module ontwikkeld die de wachttijd en betrouwbaarheid van de planning weergeeft. De wachttijd wordt gedefinieerd als de tijd tussen de ETA bij de sluis en het tijdstip van de uiteindelijke schutting. De betrouwbaarheid is het verschil tussen de RTA (*Requested Time of Arrival / schuttijd zoals toegekend via de plantool aan de schipper*) en de uiteindelijke schutting.

4. Deelname aan de planningstool is niet verplicht uitgezonderd voor de schepen die vallen onder de Werkafspraken Ketenwerking KGT

Het deelnemen aan de planningstool Terneuzen is geen verplichting. Het melden van de ETA Terneuzen (bijvoorbeeld via elektronisch melden) is vrijwillig maar niet vrijblijvend. Schippers die zich pas nabij de sluis aanmelden, worden ingedeeld op de eerst mogelijke vrije positie, wat een vertraging t.o.v. vooraf aanmelden kan betekenen. Een schipper die zich vroegtijdig meldt, kan beter worden ingepland en zal in principe een kortere wachttijd ervaren.

5. Het ruilen van toegewezen slots bij de sluis van Terneuzen is niet toegestaan uitgezonderd voor de schepen die vallen onder de Werkafspraken Ketenwerking KGT

Het ruilen van toegewezen slots bij de sluis van Terneuzen is alleen toegestaan voor de zeevaart en alleen als aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan (artikel 4 Werkafspraken Ketenwerking KGT).

Namens de beide havenbedrijven:



De heer D. Schalck
Afgevaardigd bestuurder
Havenbedrijf Gent



De heer J. Lagasse
CEO
Zeeland Seaports

6. Verdeling van de wachttijden

Als de wachttijden voor de binnenvaart groter worden dan de zeevaart, dan zal een deel van de capaciteit van de Westsluis worden gereserveerd voor de binnenvaart. Dit mag niet leiden tot vertragingen voor prioritaire schepen volgens de Werkafspraken Ketenwerking KGT.

7. Planningsvenster Binnenvaart

- 7.1. *Meer dan 24 uur voor ETA sluis Terneuzen*
 - ◊ Meldingen worden verwerkt maar nog niet getoond.
- 7.2. *Tussen 24 en 6 uur voor ETA sluis Terneuzen*
 - ◊ Meldingen worden verwerkt en het schip wordt zichtbaar in de aanmeldijst.
 - ◊ Deze aanmeldijst kan alleen door deelnemende schepen worden ingezien (beschermde website).
 - ◊ Schippers wordt aanbevolen zo vroeg mogelijk te melden.
- 7.3. *Tussen 6 en 3 uur voor ETA sluis Terneuzen*
 - ◊ Er wordt een voorlopige sluisplanning opgesteld op basis van de ETA van het schip. Bij gelijke ETA geldt de volgorde van aanmelding.
 - ◊ Deze voorlopige planning kan alleen door deelnemende schepen worden ingezien (beschermde website).
 - ◊ Een schipper kan zonder opgaaf van reden een nieuwe ETA indienen.
- 7.4. *3 uur vooraf; ETA wordt RTA sluis Terneuzen*
 - ◊ De sluisplanning is definitief en het schip krijgt een RTA voor schutting in een specifieke kolk van de sluis Terneuzen.
 - ◊ De RTA blijft leidend in de ketenplanning. De schipper heeft zich hieraan gecommitteerd en zorgt dat het schip zich op zijn RTA in de voorhaven van de sluis Terneuzen bevindt.
 - ◊ Als de schipper zijn RTA niet kan halen of als het schip niet op tijd is, dan wordt het schip ingedeeld op de eerst mogelijke vrije positie.
 - ◊ Deze definitieve sluisplanning kan alleen door deelnemende schepen worden ingezien (beschermde website).

8. Status van de werkafspraken

Hetgeen in deze werkafspraken is vastgelegd kan op geen enkele wijze in rechte worden afgedwongen. Alle geschillen in verband met deze werkafspraken worden beslecht door ondergetekenden in onderling overleg. Ondergetekenden evalueren regelmatig maar minimaal jaarlijks na het van kracht worden van deze werkafspraken en stellen deze zonodig bij.

Vertegenwoordigers van de binnenvaart:



Mevrouw G. Maes - Buelens
Voorzitter
Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen



Mevrouw L. van Toorenburg - Van IJzerlooij
Hoofd Nautisch Technisch & Infra
Koninklijke BLN-Schuttevaer

J. Van der Vliet