



Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zee en Delta | n° 24 | juni 2014

Op weg naar een nieuw toelatingsbeleid

Grote diepstekende containerschepen kunnen niet altijd de (Wester)Schelde bevaren. Of en wanneer ze kunnen passeren is afhankelijk van hun diepgang en het getij. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) berekent deze zogenaamde tijpoorten en geeft per schip toestemming om op of af te varen. Het toelatingsbeleid voor diepstekende schepen op de Westerschelde is op dit moment gebaseerd op een vereiste minimale kielspeling, uitgedrukt in een percentage van de diepgang. Deze deterministische aanpak gaat uit van historische gegevens en houdt rekening met de toekomstige stand van het getij.

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) overweegt over te stappen op een dynamische aanpak, gebaseerd op toekomstige hydro-meteo condities, rekening houdend met een minimale manoeuvreermarge en met een toelaatbare kans op bodemraking. Deze aanpak draagt naar verwachting bij aan het waarborgen van de veiligheid op de Westerschelde en aan het verruimen van de de nautische toegankelijkheid. De Permanente Commissie gaf daarom opdracht deze probabilistische aanpak voor te bereiden.

• Wiskundig inzicht

Het onderwerp dynamische kielspeling is niet nieuw. Tien jaar geleden werd er al over gesproken. De stand der techniek en wiskundige inzichten lieten toen nog niet toe om allerlei (betrouwbare) ingewikkelde berekeningen te maken. Die situatie is nu anders. De Universiteit van Gent heeft veel deskundigheid op dit terrein in huis en doet al jaren onderzoek. Dit onderzoek is de basis voor het probabilistisch model.

In deze nieuwsbrief

- Dynamische kielspeling 2
- Zeeschelde ondersteunt bij calamiteiten 4
- Radarbeelden naar Frankrijk 4
- Nieuw leven voor vuurtoren 5
- Uitbreiding Schelderadarketen 6
- Ketenwerking op het kanaal 8
- Nieuwe secretaris PC 10
- Voorbereiding Tracébesluit Grote Zeesluis 11
- Start bouw Schelderadartoren 11
- Zwemtocht Vlissingen-Breskens 12

Foto voorpagina:
Onderzijde zuidbrug sluis Terneuzen (foto: Provincie Zeeland)

Kielspeling

De PC hanteert op dit moment een ondergrens van 10%, 12,5% en 15% kielspeling, afhankelijk van het gebied. Echter, bij harde storm en hoge golven kan 15% kielspeling mogelijk te weinig zijn. Bij windstil weer wellicht te veel. Het onderzoek van de Universiteit van Gent naar de dynamische kielspeling laat zien dat er regelmatig te veel kielspeling wordt gereserveerd. Dynamischer maken van de kielspeling heft die problemen op. Als de omstandigheden zo zijn dat er met minder kielspeling volstaan kan worden, dan kan dat met deze methode ook. In zulke gevallen is het mogelijk de capaciteit te vergroten, hetzij door zwaarder te laden, hetzij door de tijpoorten te verruimen. Andersom zal in (sporadische) ongunstige omstandigheden de kielspeling verhoogd moeten worden. Sowieso blijft altijd een netto kielspeling van 5% als minimale manoeuvreerruimte verplicht. We verwachten dat per saldo de dynamische aanpak de veiligheid garandeert en een verruimde toegankelijkheid oplevert.



Per saldo garandeert de dynamische aanpak naar verwachting de veiligheid en levert een verruimde toegankelijkheid op

- Operationeel maken

Het project 'Invoering Berekening Dynamische Kielspeling voor de Scheldehavens' heeft tot doel "het definiëren en operationeel maken van het toelatingsbeleid gebaseerd op een dynamische berekening van de kielspeling, zodanig dat de veiligheid verbeterd wordt en voldoet aan de nieuw gestelde normen". Jan Stout (Rijkswaterstaat) leidt het project. 'Ons projectteam, bestaande uit Nederlanders en Vlamingen, werkt sinds begin 2013 aan het project en we zitten uitstekend op schema. In de juni-vergadering van de PC deden we verslag van de voorbereiding van de aanbesteding en een optimalisatieanalyse van het model. We hebben in beeld gebracht welke marktpartijen we kunnen benaderen voor een offerte.'

- Vier fasen

Het project is verdeeld in vier fasen. De eerste voorbereidende fase is bijna afgerond. In deze fase is de aanbesteding voorbereid en voerde het projectteam diverse gesprekken, waaronder met de havens en de loodsen. Jan: 'Het



Vorbereiding

definities veiligheidsnormen en manoeuvreermarge, voorbereiding van de aanbesteding

Uitvoeren van een optimalisatieanalyse

definities veiligheidsnormen en manoeuvreermarge, voorbereiding van de aanbesteding

Aanbesteding, bouw en implementatie

Schaduwdraaien

deterministisch en dynamisch model draaien beide, waarbij het deterministische leidend is

vooronderzoek laat zien dat er winst te behalen is. De havens zijn daar vanzelfsprekend positief over en steunen het project. Ook de loodsen hebben hun vertrouwen uitgesproken.'

De tweede fase bestaat uit een optimalisatieanalyse, waarbij het dynamisch model onderzocht wordt op potentiële extra winst in veiligheid en/of toegankelijkheid.

In de derde fase vindt de aanbesteding, bouw en implementatie plaats. 'Deze fase duurt naar verwachting ongeveer anderhalf jaar', schat Jan. 'De grootste uitdaging in deze fase is het voeden van het model met de juiste gegevens.'

In de vierde fase draaien het deterministische en dynamische model naast elkaar. 'Daarbij is het nieuwe model leidend', licht Jan toe. 'En als het moet, kunnen we terugvallen op het deterministische model. Na afronding van dit schaduwdraaien neemt de PC opnieuw een beslissing: go of no go met het dynamisch model.' Het project is, volgens de voorlopige planning, eind 2016 afgerond.

- Rotterdam

In de discussie over toelaatbare kielspeling wordt vaak gekeken naar de haven van Rotterdam. 'Daar wordt sinds een aantal jaren gewerkt met dynamische kielspeling, terwijl er voorheen ook een deterministisch model gehanteerd werd', vertelt Jan. 'De ervaring daar is positief. De vergelijking gaat alleen niet helemaal op. Rotterdam heeft minder met marginale schepen te maken dan wij op de Westerschelde. Bovendien kennen ze het probleem van de drempels niet. De Westerschelde is een unieke rivier. En vraagt dus een unieke aanpak. Met ons project leveren we maatwerk.'

Multifunctionele boeienlegger

'Zeeschelde' ondersteunt bij calamiteiten



De Zeeschelde kan als volwaardig zeeschip op de hele Noordzee worden ingezet

De Zeeschelde, een vaartuig van VLOOT, rederij van de Vlaamse overheid, is sinds kort beschikbaar voor calamiteiten op de Westerschelde. Deze multifunctionele boeienlegger is in maart 2013 in de vaart genomen en kan ingezet worden voor reddingsacties, brandbestrijding en het ruimen van olie. VLOOT (Vlaanderen) en de Veiligheidsregio Zeeland (Nederland) werken hiervoor samen.

In het dagelijks leven is de Zeeschelde verantwoordelijk voor de vaarwegmarkering op de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Meer dan honderd boeien en installaties op de rivier worden vanaf dit schip onderhouden en geoptimaliseerd. De Zeeschelde opereert vanuit de thuishaven Antwerpen en kan als volwaardig zeeschip ook op de Noordzee ingezet worden. Het schip speelt een belangrijke rol als stageplek voor zeevaartschoolstudenten die aan boord hun praktijkkennis kunnen aanscherpen. Bovendien voert het schip opdrachten uit voor het

Waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout. Ilse Hoet, Vlaams Permanent Commissaris van Toezicht op de Scheldevaart en hoofd van de afdeling Haven- en Waterbeleid van de Vlaamse overheid, is meter (peettante) van de Zeeschelde.

Radarbeelden naar Frankrijk

Beelden van de radartoren Oostdyckbank worden sinds kort ter beschikking gesteld aan Cross Gris Nez. Dit regionale centrum voor surveillance en redding langs de Franse kust houdt onder andere toezicht op de zeevaart in het kanaal. Met deze beelden is de blinde vlek in het noorden van het Franse werkingsgebied eindelijk gecoverd, tot grote tevredenheid van de Franse collega's.

Nieuw leven voor vuurtoren

Sinds november 2011 is het licht in de kustlichttoren in Breskens gedoofd en heeft de toren geen nautische functie meer. Demontage lag op de loer. Tot Stichting Vuurtoren Breskens zich ervoor inzette. De vuurtoren krijgt nu een tweede leven als cultuurhistorische locatie.

‘De geschiedenis van het gebouw gaat bijna 150 jaar terug’, vertelt Guido van Rooij, vicevoorzitter van de stichting. ‘In 1865 gaf de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) de opdracht een vuurtoren te plaatsen bij Breskens. Het doel: het veiliger maken van de scheepvaart op de Westerschelde.’ De internationale samenwerking op het gebied van veiligheid was toen al een feit.

• Bijzonder

In 1868 werd het gebouw in gebruik genomen. De vuurtoren is bijzonder, omdat hij is gemaakt van gietijzer. ‘In de tweede helft van de negentiende eeuw werd dit materiaal steeds meer toegepast bij grote constructies. De bouwtijd was korter dan bij een stenen vuurtoren, maar ook waren de kosten lager, is het gewicht minder en bleek gietijzer beter bestand tegen zoute zeewind en schurend zand. Een ander voordeel was dat de constructie een soort bouwpakket was. Je kon de toren vrij makkelijk uit elkaar schroeven en ergens anders weer opbouwen’, legt Guido uit. Dat laatste feit maakt de toren tegenwoordig uniek: de vuurtoren van Breskens is de oudste nog bestaande gietijzeren vuurtoren langs de Nederlandse én Vlaamse kust. Het is dan ook een Rijksmonument.

• Opknopbeurt

‘De toren is aan een flinke opknopbeurt toe. Hij is nu nog eigendom van Vlaanderen. De Permanente Commissie is verantwoordelijk voor het onderhoud. Voordat de toren overgedragen wordt aan onze stichting, krijgt hij nog een grote beurt’, aldus Guido. ‘De PC zorgt ervoor dat de buitenkant opnieuw geveerd wordt in de huidige kleuren en dat er nieuwe ramen in gaan, Vlaanderen draagt de kosten van deze renovatiewerken. Daarnaast wordt het nodige werk uitgevoerd aan de constructie aan de binnenkant. Na deze werkzaamheden heeft de vuurtoren twintig jaar geen groot onderhoud nodig en dat bespaart de stichting de nodige kosten. Guido: ‘De medewerking van Rijkswaterstaat en de PC is buitengewoon. Wij zijn ze dan ook bijzonder erkentelijk.’

• De binnenkant

Stichting Vuurtoren Breskens gaat de vuurtoren een nieuwe toekomst geven. Guido: ‘We willen de toren vanaf 2015 elk jaar van april tot oktober openstellen. Voor de eerste en tweede verdieping denken we aan wisselende exposities, op de derde verdieping (de uitkijk) willen we oude materialen van de toren en de vuurtorenwachters tentoonstellen, zoals oude telefoons, lampen, foto’s en ander archiefmateriaal. Voor het zover is, is ook het nodige werk aan de binnenkant nodig. Dat komt voor onze rekening. Verder zal de toren de mogelijkheid bieden voor bijvoorbeeld toneelstukken, concerten, educatie en sportieve evenementen.’ Het bestuur is momenteel druk bezig met het inventariseren van alle opties. Op de website van de stichting volgt snel meer informatie: www.vuurtorenbreskens.nl.



De vuurtoren van Breskens krijgt een tweede leven als cultuurhistorische locatie

Uitbreiding Schelderadarketen

De Schelderadarketen (SRK) wordt de komende jaren fors uitgebreid. Deze keten van verkeerscentrales en radarposten vormen het oog, oor en geheugen van de scheepvaart in het Scheldegebied. Het instrument speelt een cruciale rol in de begeleiding van schepen. Momenteel bestaat de SRK uit vijf bemande verkeerscentrales en 21 onbemande posten. De komende jaren komen daar acht radarposten bij.

Het Beheer & Exploitatieteam Schelderadar (BET) is verantwoordelijk voor de technische exploitatie van de Schelderadarketen en voor vernieuwingen en uitbreidingen.

Het BET maakt deel uit van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied (GNB), dat Vessel Traffic Services verleent aan de scheepvaart. Deze service heeft als doel een veilige en vlotte scheepvaart te verzekeren.

Nieuwe radarposten

• Hedwige Prosperpolder

Om een betere dekking te krijgen en de trafiek nog efficiënter te maken, komt er bij de Hedwige Prosperpolder een uitbreiding van twee onbemande posten. Daarnaast wordt een van de huidige radarposten (radartoren Prosperpolder op de dijk van Hertogin Hedwigepolder) verplaatst in verband met de voorgenomen ontpoldering van dit gebied.

De bouw van de volgende objecten is gepland:

1. een radartoren 'PP3' bij Beveren (BE)
2. een gapfiller bij Zandvliet (BE)
3. een radartoren op of bij de dijk nabij de Belgische grens 'Grenspaal' in de gemeente Reimerswaal (NL).

De oplevering van de te bouwen objecten is voorzien vóór eind 2015.



• Boveneinde Rede Antwerpen

Door de toename van binnenvaart was er al langer sprake van om het werkingsgebied van de SRK verder uit te breiden. Dit project stond verschillende jaren on hold, maar nu is gekozen om het dekkingsgebied verder uit te breiden tot aan de Royersluis (en nog niet tot aan de sluisen van Wintam). Dit gebeurt samen met het havenbedrijf Antwerpen. Er komen twee nieuwe radartorens en een nieuwe sensor op een bestaand seinbord.

1. K3 (Zwijndrecht, BE)
 2. Scheldelaan (Antwerpen, BE)
 3. Royersluis (Antwerpen, BE)
- (zie voor de locatie de kaart op de volgende pagina)

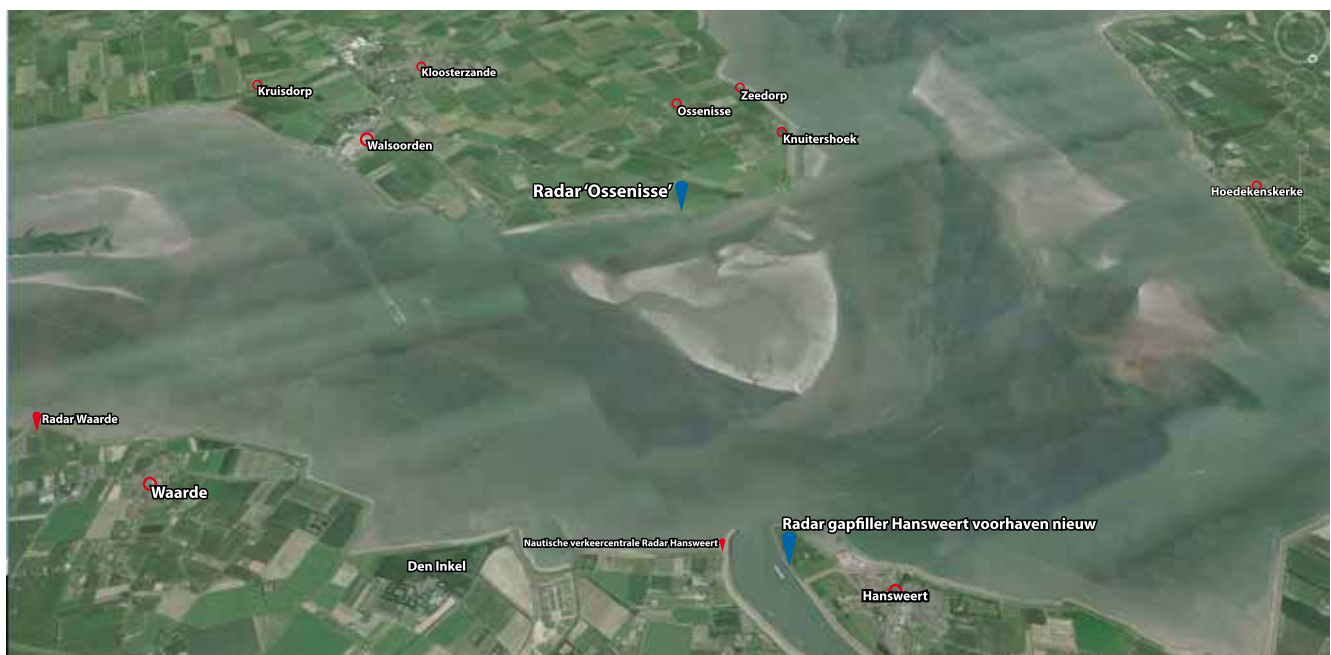
De doelstelling van 2013 was om voor de locaties Scheldelaan en K3 de dossiers in te dienen bij de vergunningverlenende instanties en de bestekken klaar te hebben voor de bouw van de torens. De oplevering is gepland voor 2015.



• Hansweert

Bij Hansweert is ervoor gekozen om de kwaliteit van het radarsysteem te verhogen door de bouw van een:

1. volwaardige toren in Ossensisse (Hulst, NL)
 2. kleinere gapfiller bij Hansweert (Reimerswaal, NL)
- Deze worden opgeleverd in 2015.



• Publieksfunctie

Nieuw is dat aan de radartoren PP3 een publieksfunctie gekoppeld is. Via een uitkijkgast zullen bewoners, wandelaars en bezoekers kunnen genieten van het uitzicht op het landschap, de scheepvaart en de natuur. Ook bij de radartoren Ossensisse zal dit het geval zijn.

Radartoren

Naast de genoemde uitbreiding van de Schelderadarketen met radarposten, vrijrijt op het voormalig werkeiland Neeltje Jans in Zeeland een nieuwe, 115 meter hoge radartoren. In het artikel op pagina 11 leest u hier meer over.

'Alle partijen dragen verantwoordelijkheid'

In februari van dit jaar ramde een binnenvaartanker de zuidbrug van de Oostsluis in Terneuzen. De binnenvaartsluis was daardoor enige weken gestremd. Toch leverde deze stremming nauwelijks problemen op voor de doorstroming van het scheepvaartverkeer. Een verdienste van de goede ketenwerking op het Kanaal Gent – Terneuzen vinden Peter Scherpenisse, operationeel manager bij de Verkeerscentrale in Terneuzen en Alexander Jacxsens, havenkapitein bij de haven van Gent, beide zeer betrokken bij de ketenwerking.

“De problemen bij de Oostsluis bleven beperkt omdat we zo ver vooruit kunnen kijken en een goede planning kunnen maken”, licht Peter toe. “In de eerste week moesten we even leren hoe lang een schutting met een andere samenstelling van schepen dan gebruikelijk precies duurde, maar daarna liep het uitstekend. De kleinere binnenvaart ondervond vanzelfsprekend ook hinder van de problemen. Maar doordat ook zij inzicht hadden in de planning, konden ze zich aanpassen. Dat vooruitkijken en goed plannen is het belangrijkste kenmerk van een soepel lopende ketenwerking.” Voorheen zorgde een dergelijke stremming voor lange wachttijden, ontevreden schippers en grote krantenkoppen. Dat deze gevolgen nu uitbleven, laat zien dat inzicht in de planning en samenwerken problemen voorkomt.

• Eenvoudig en logisch

“Samenwerken in de keten lijkt zo eenvoudig en zo logisch, maar dat is het niet”, zegt Alexander. “Een werkwijze zoals hier op het kanaal is uniek in de wereld. Laten we wel wezen, we werken nog maar sinds 2011 op deze manier. Nog niet zo lang geleden konden verschillende agenten allemaal voor hetzelfde tijdstip een loods bestellen en dan kregen ze hem nog ook. Dat leverde natuurlijk problemen op voor de sluisplanning.” In de ketenwerking staat daarom de sluisplanning centraal. Alle andere diensten worden daarop afgestemd. Mocht één van de partners niet kunnen leveren, dan wordt een nieuwe planning gemaakt. Alexander: “Waar

‘Als bestuurslid van Schuttevaer heb ik aan de wieg gestaan van dit mooie project. De initiatiefnemers hebben er voor gezorgd dat alle neuzen dezelfde kant op gingen wijzen. Een knappe prestatie. Zeker omdat we hier te maken hebben met grensoverschrijdende problematiek. We hebben hier kans gezien uit te gaan van gedeelde belangen. Het van te voren aanmelden zorgt er voor dat je nooit voor verrassingen komt te staan. Op het moment dat je vertrekt van de ankerplaats kun je er van op aan dat alles geregeld is tot je aan de kade ligt. Vooral voor de grote duwvaart en diepliggende schepen werkt dit efficiënt en bovendien kostenbesparend.’

Cees van den Broek, voormalig bestuurslid Schuttevaer

‘Voor de ketenwerking op het kanaal hebben mensen rond de tafel gezeten die er in geloofden dat scheepvaart te plannen is. Hun geloof is werkelijkheid geworden en de GTI-tool laat dat dagelijks zien. Afspraken vormen de basis, maar er blijven situaties waarin ad hoc besluten moet worden. Dan moet je elkaar snel kunnen vinden en kunnen vertrouwen. Het bijzondere in deze regio is dat de verschillende taken bij verschillende organisaties neergelegd zijn, elk met hun eigen bevoegdheden. Deze organisaties werken op basis van vrijwilligheid met de GTI-tool uitstekend samen. Het resultaat is dat de betrouwbaarheid van aankomst en vertrek een stuk hoger is komen te liggen. Dat maakt dat we als havens de beschikbare ligplaatsruimte efficiënter kunnen benutten.’

Manon Baartmans, havenmeester Zeeland Seaports

we eerst machteloos toekeken, nemen we nu het initiatief voor de planning.” Peter vult aan: “We kijken naar de scheepsreis als geheel. Die moet zo vlot mogelijk verlopen. Alle partijen dragen daarvoor verantwoordelijkheid. De reis verloopt in meer dan 95% van de gevallen volgens de gemaakte planning.”



Ketenwerking op het Kanaal Gent-Terneuzen maakt plannen mogelijk

• Uitwisselen van gegevens

De samenwerking tussen alle betrokken partijen bestaat voornamelijk uit het uitwisselen van gegevens. Deze komen samen in de GTI-tool (zie kader). 'Alle partijen maken daar gebruik van', zegt Alexander. 'Niemand heeft de regie over de totaliteit. Iedere partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheid voor het oplossen van knelpunten.' Volgens Peter is vertrouwen het belangrijkste in deze samenwerking. 'In het begin keek de achterban nogal sceptisch naar de voorlopers. Velen waren van mening dat scheepvaart niet te plannen is. Aan de basis stond een groot vertrouwen in elkaar en een klik tussen de mensen die er in geloofden.' Dat vertrouwen wordt nu breed gedragen. 'Daar hebben we veel in geïnvesteerd, het is echt niet vanzelf gegaan', benadrukt Alexander. 'De GTI-tool is natuurlijk het centrale punt. Iedereen moest leren daarmee om te gaan. De tijd heeft er daarna voor gezorgd dat het soepel gaat, vooral op de werkvloer.'

Hoe werkt de ketenwerking?

Vierentwintig uur voordat zeeschepen en grote binnenvaartschepen aankomen, wordt een planning gemaakt. Allereerst wordt bekeken hoe laat het schip geschut kan worden in de sluisen bij Terneuzen en vervolgens worden alle andere activiteiten daarop afgestemd. Hoe laat moet de loods aan boord? Hoe laat moeten de stuwadoors klaarstaan bij de kade? Het scenario houdt rekening met de weersomstandigheden en de manoeuvreerbaarheid van het schip. Twaalf uur voor aankomst van het schip wordt de planning nogmaals bekeken en verfijnd. Uiteindelijk wordt de planning zes uur voor aankomst definitief gemaakt.

• Optimalisatie

Over het algemeen blijkt scheepvaart dus uitstekend te plannen te zijn. Bijkomend voordeel is dat de werkwijze van verschillende partijen binnen de ketenwerking geoptimaliseerd kan worden. Dat is kostenbesparend. 'Er wordt nergens zo vooruit gekeken als hier', zegt Peter. 'In IJmuiden bestaat iets soortgelijks voor de sluis, maar zo'n vergaande samenwerking is echt uniek.' Alexander: 'De grootste angst voor een organisatie is het inboeten aan autoriteit. Vanzelfsprekend is dat min of meer ook zo, maar je wint er ook bij. Dat heeft men hier goed gezien. We hebben bovendien een meldpunt opgestart waar betrokken partijen meldingen van incidenten kunnen achterlaten. Bijvoorbeeld als blijkt dat een planning te scherp is gemaakt. We analyseren onze werkwijze. Niet om elkaar verwijten te

'De ketenwerking functioneert goed omdat we niet alleen informatie met elkaar delen, maar die informatie vervolgens ook gebruiken. We passen onze eigen processen aan aan die van anderen en werken zo aan een optimalisering. De ketenwerking stuurt op basis van het knelpunt, in dit geval de sluis. Wij rekenen uit hoe laat een schip bij de sluis kan zijn. Dat vormt de basis voor de sluisplanning. Het sturen op beschikbare informatie is voor mij het belangrijkste in de ketenwerking. Naast natuurlijk een goede afstemming. En niet te vergeten het evalueren van zaken die niet zo goed verliepen. Open en transparant zijn, daar leren we allemaal van.'

Xander Jaussen, registerloods en manager LIS Loodswezen

'In de binnenvaart is niet iedereen overtuigd van het nut van verkeersmanagement en de ketenwerking, maar dat is aan het kenteren. De positieve ervaringen van schippers met de GTI-tool dragen daar zeer zeker aan bij. Bij eerdere onverwachte stremmingen kwam de informatie naar de schipper niet tijdig en volledig door. Dat levert onduidelijkheid, irritatie en klachten op. Tijdens de recente onverwachte stremming van de Oostsluis in Terneuzen is dat niet gebeurd door het volledige inzicht in de planning en de onderlinge samenwerking. Het vertrouwen groeit en veel partijen zijn bereid om te investeren in een goede samenwerking. Daar zet Koninklijke Schuttevaer graag op in.'

Lisette Booij, Regiocoördinator Zeeland Koninklijke Schuttevaer

maken, maar om van te leren. De ketenwerking wordt zo constant geëvalueerd en aangescherpt.'

GTI-tool

De plannings en informatie worden ingevoerd in een web applicatie, de GTI-tool (Gent Terneuzen Info). Elke actie in het proces vanaf de beloodsing op de loodskruispost op de Westerschelde tot en met het laden en lossen van het schip aan de kade is in deze applicatie in te geven. Alle betrokken partijen houden voor hun planning op deze manier rekening met de beschikbaarheid van de sluis. De planning wordt zoveel mogelijk op basis van vraag en aanbod gemaakt. Sommige schepen krijgen voorrang, zoals bijvoorbeeld grote tijgebonden schepen, lijnschepen en Pure Car Carriers.

Nieuwe Nederlandse secretaris van de PC



Sinds 1 mei heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart een nieuw gezicht. Jeroen Hollaers ging aan de slag als secretaris en volgde daarmee Aat de Jong op. We maken kennis met Jeroen.

‘Ik ben in 1989 bij het toenmalige Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) begonnen, net na de privatisering van het loodswezen’, begint Jeroen. ‘Als jurist hield ik me daar vooral bezig met reglementeringen. Ik vond vooral het dynamische en internationale karakter van dit werkveld heel erg leuk. Tot op de dag van vandaag. De Westerschelde is als een rode draad door mijn werk blijven lopen.’

• Interessante combinatie

DGSM werd in 1993 samengevoegd met Rijkswaterstaat. ‘Ik kwam toen in allerlei beleidsfuncties en daarna in een aantal managementfuncties terecht. Zo was ik een aantal jaren hoofd van de afdeling morfologie. De mix van het managen en toch bezig zijn met de inhoud vond ik mooi.’ Op dit moment is Jeroen actief in de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie en dus sinds kort ook als secretaris van de PC. ‘Die

combinatie van deze werkzaamheden is zowel voor mij als de organisatie interessant. Verschillende dossiers hebben raakvlakken met het werk van zowel de VNSC als de PC. Lange termijn en integraal werken en korte termijn en sectoraal werken komen in mijn functie samen.’

• Inwerken

‘Ik ben nog druk aan het inlezen’, vertelt Jeroen. ‘Het werkterrein is dan wel niet nieuw, de dossiers zijn het wel. En er zijn ook mensen waar ik kennis mee moet maken. Ondertussen bereid ik ook samen met mijn Nederlandse en Vlaamse collega’s de komende vergaderingen voor.’ Jeroen heeft de afgelopen periode al kennis gemaakt met die collega’s. ‘Het zijn niet allemaal onbekenden voor me. De dossiers zijn interessant.’

• Vlot en veilig

Zijn voorganger, Aat de Jong, werkte ruim 10 jaar als secretaris van de PC. ‘Aat heeft een interessante tijd meegemaakt’, vindt Jeroen. ‘En hij heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het gemeenschappelijk nautisch beheer. Wij staan voor een vlotte en veilige afwikkeling van het

scheepvaartverkeer. Maar de wereld staat niet stil. We moeten ons steeds weer afvragen hoe we scheepvaart zo goed mogelijk bedienen.’

• Afstemming

‘Daarbij hecht ik veel waarde aan de afstemming tussen de diverse spelers’, gaat Jeroen verder. ‘Het zo goed mogelijk afstemmen van de verschillende werkwijzen levert veel winst op. Dat zie je aan de positieve samenwerking op het Kanaal Gent-Terneuzen.’ Jeroen vertelt over de verplaatsing van containertrafiek in de haven van Antwerpen van de rechter- naar de linkeroever. ‘Daarmee verplaatst de aan- en afvoerroute van en naar de haven zich en krijgt het GNB meer met deze verkeersafwikkeling te maken. Dit wordt voor ons een belangrijk speerpunt.’

• Investeren

Bij de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer zijn diverse stakeholders betrokken. We moeten de tijd nemen om elkaar te leren kennen en te investeren in de relatie’, zegt Jeroen. ‘Geven en nemen en elkaar vertrouwen, die basis moet er zijn. Ik vind het werken in internationale verbanden enorm motiverend en inspirerend.’

Jeroen Hollaers studeerde rechten aan de Universiteit van Leiden. Hij kwam in 1989 in dienst bij DGSM, destijds onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Sindsdien heeft hij in verschillende functies binnen de scheepvaart en waterbeheer gewerkt. Jeroen is geboren en getogen in Vlissingen en woont in Middelburg. Jeroen is 53 jaar, getrouwd en heeft twee kinderen, een dochter van 19 en een zoon van 16 jaar.

Vorbereiding Tracébesluit Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen gestart

Nederland en Vlaanderen bereiden in een projectgroep vanuit de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie de bouw van een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen voor. De ruimtelijke procedure volgens de tracéwet wordt doorlopen. Hiervoor is een 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' opgesteld. Dit document heeft begin 2014 ter inzage gelegen.

De 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' lag op diverse locaties in Nederland

en Vlaanderen ter inzage. Tijdens de bijbehorende informatiebijeenkomsten in Gent en Terneuzen gaven projectmedewerkers uitleg aan de geïnteresseerden over het project en de huidige stand van zaken. Tot 11 februari zijn ideeën en aandachtspunten voor de plannen ingediend. Veertien personen en organisaties hebben dit gedaan. De ingekomen reacties gaan over verschillende onderwerpen. Denk aan milieu, techniek en communicatie. Alle reacties op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' worden meegenomen in het verdere proces.

• Milieueffectrapport

Tot en met 2015 wordt het plan voor de zeesluis verder uitgewerkt. In het tracébesluit wordt straks het voorkeursalternatief vastgelegd, dat aangeeft waar de nieuwe sluis komt. Voordat het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld, worden diverse alternatieven op hun effecten beoordeeld. Het milieueffectrapport wordt na afronding samen met het ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd. De verwachting is dat dit medio 2015 gebeurt.

Start bouw Schelderadartoren Neeltje Jans

Op 27 mei gaf commissaris van de Koning Han Polman het startsein voor de bouw van een nieuwe Schelderadartoren op het voormalige werkeiland Neeltje Jans. In aanwezigheid van vele Nederlandse en Belgische genodigden onthulde hij het aankondigingsbord. Het opblazen van 'tubes' in de kleuren van de Nederlandse en Belgische vlag rondde deze starthandeling passend af.

De aannemer werkt tot 1 oktober, wanneer het stormseizoen begint, aan het aanleggen van de fundering en het leggen van kabels en leidingen. Wanneer de fundering gereed is, kan de aannemer beginnen met het bouwen van de toren. De betonnen toren wordt in fases opgebouwd, met behulp van klimbekisting. Steeds stort de aannemer vijf meter beton in het frame. Als dit uitgehard is, schuift de bekisting een stukje omhoog, waarna het betonstorten herhaald wordt. Als het hoogste punt bereikt is, wordt de antenne geplaatst.

• In beeld

Zo'n 40 kilometer uit de Zeeuwse kust ligt de Steenbank, een belangrijk

anker gebied. Schepen wachten hier tot ze beloofd worden en vanuit het Schelde Coördinatiecentrum toestemming krijgen de Westerschelde op te varen. De beelden die de verkeersleiders zien voldoen momenteel niet aan de hoge eisen van Rijkswaterstaat. Bovendien is het lastig om ook kleinere schepen in beeld te

krijgen. Met de nieuwe radartoren, onderdeel van de Schelderadarketen, verbetert het zicht aanzienlijk. Zo is veilige scheepvaart onder alle weersomstandigheden mogelijk en vlotte doorstroming van de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse havens. In het najaar van 2015 is de toren klaar voor gebruik.



Commissaris van de Koning Han Polman gaf op 27 mei het startsein voor de bouw van de 115 meter hoge toren

Zwemtocht Vlissingen-Breskens

Een unieke gebeurtenis



Stroming, golven, zon en misschien wel kwallen. Zwemmen in zee is spannend. Op 20 juli 2014 zwemmen negentig gekwalificeerde zwemmers van Vlissingen naar Breskens. De Westerschelde wordt voor deze bijzondere zwemtocht bij hoge uitzondering even afgesloten voor het scheepvaartverkeer. Vijftig jaar geleden werd deze route voor het laatst gezwommen. Een unieke gebeurtenis dus!

Stichting Zwemmen langs Walcheren uit Vlissingen organiseert regelmatig zwemtochten in zee. Al tijden droomde ze ervan om deze unieke zwemtocht te kunnen organiseren. Dankzij een oproep van stichting Zeeuws-Vlaanderen 2014, die op zoek was naar leuke festiviteiten voor het 200-jarig bestaan van Zeeuws-Vlaanderen, is het balletje gaan rollen. Het thema van het jubileum is verbinden. Samenwerking met de zwemvereniging Scheldestroom uit Breskens kon daarom niet uitblijven.

• Vlekkeloze organisatie

Een gedegen voorbereiding is noodzakelijk. Alle autoriteiten zijn benaderd en enthousiast gemaakt. De generale repetitie was de organisatie van de tocht van Zoutelande naar Vlissingen afgelopen zomer. Deze verliep goed en nu maken alle betrokkenen zich sterk om de tocht op 20 juli van dit jaar mogelijk te maken. Alle partijen dragen op deze dag hun steentje bij om alles in goede banen te leiden. Zo zijn er enkele schepen van de KLPD, Rijkswaterstaat, Loodswezen en waarschijnlijk de KNRM aanwezig om toezicht te houden op de zwemmers.

• Goed uur

De zwemmers starten om 14.45 uur, een half uur voor laagwater. Ze zwemmen dan met ebstroom weg uit Vlissingen en komen richting Breskens in vloedstroom terecht. Onder normale weersomstandigheden doet een getrainde zwemmer een goed uur over deze tocht. Staat er bijvoorbeeld veel wind of een sterke stroming, dan kan het langer duren. Er is ruim twee uur uitgetrokken voor de

tocht. De Vaargeul in Vlissingen is weer beschikbaar voor scheepvaartverkeer, zodra de zwemmers daar voorbij zijn.

• Genoeg te beleven

Door een livestreamverbinding vanaf een boot kunnen de bezoekers op grote schermen in zowel Vlissingen als Breskens de zwemmers volgen. Voor en na de tocht is er in beide plaatsen aan het water genoeg te beleven. Een bezoekje waard!

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust & Rijkswaterstaat Zee en Delta

Oplage

3800 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Ben Sinke, Antoine Vuylsteke, Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zee en Delta), tel. 0031 (0)6 53 87 46 33
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust), tel. 0032 (0)3 222 40 02

Beeld

Rijkswaterstaat Zee en Delta, Vloot, Ente Breed, Arendo Schipper (pg 12)

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.