



Kort verslag van de 645^e vergadering d.d. 15 maart 2012 van de Permanente Commissie

Mededelingen

Mevrouw Ilse Hoet, afdelingshoofd Haven- en Waterbeleid bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Rob Huyser, directeur Maritieme Zaken bij het directoraat-generaal Bereikbaarheid, nemen voor het eerst deel aan de vergadering als vertegenwoordiger van resp. Vlaanderen en Nederland. Zij volgen de heer Rik Goetinck en mevrouw Lidewijde Ongering op. De heer Van der Kluit informeert de Vlaamse collega's over een recent verschenen rapport waarin voorstellen worden gedaan om in het kader van de verkeersafhandeling en de beloodsing bij de kruispost Steenbank tot een optimale samenwerking tussen VTS en loodsen te komen. Het rapport zal aan Vlaanderen worden toegezonden en SDV-SOLOS wordt gevraagd om te bezien of de voorstellen geschikt zijn voor eenzelfde aanpak voor de loodspost Wandelaar. De PC besluit n.a.v. een SDV voorstel om eind dit jaar een GNB info bijeenkomst te houden voor de GNB medewerkers, waarbij in het bijzonder aandacht zal worden besteed aan het meer bij het GNB betrekken van de (regio)verkeersleiders op de Vlaamse en Nederlandse centrales.

Nautische toegankelijkheid monding Westerschelde

Uit gegevens van de afdeling Maritieme Toegang blijkt dat voor het aanpassen van de toegankelijkheid van het mondingsgebied voor diepstekender schepen (tot 17,5 meter voor bulkschepen naar de Sloehaven) een aanzienlijke hoeveelheid baggerwerk nodig is (21 à 23 miljoen m³).

De PC constateert dat het voor de haalbaarheid van groot belang is dat een Kosten Baten Analyse (KBA), zal uitwijzen of de baggerwerken economisch rendabel zijn. Zeeland Seaports, als oorspronkelijke belanghebbende en initiatiefnemer, is inmiddels in overleg met de haven van Antwerpen om te komen tot een gezamenlijke KBA waarbij ook de kosten-baten voor Antwerpen in beeld worden gebracht.

Op- en afvaartregeling haven van Antwerpen

De proefvaarten met containerschepen van de E-klasse van Maersk zijn zonder problemen voorlopen, zodat de PC het verantwoord vindt om de op- en afvaartregeling aan te passen. Hoewel tot nu toe geen nieuwe voorwaarden voor de op- en afvaart behoeven te worden toegevoegd, vraagt de PC aan de SDV om met het oog op de verdere groei van het aantal marginale schepen te bezien of aanvullende instructies voor de verkeersbegeleiding noodzakelijk zijn.

Kanaal Gent-Terneuzen, diepgang 12,5 meter bij afvaart

De PC stemt ermee in dat ook voor afvarende schepen een diepgang van 12,50 meter kan worden toegestaan.

ECS kaarten

De PC neemt met instemming kennis van het feit dat er tussen de Vlaamse en Nederlandse nautische en hydrografische deskundigen overeenstemming bestaat over de uitkomsten en aanbevelingen uit het onderzoek van professor Vantorre (Universiteit Gent) en het onderzoeksbureau MARIN over het te hanteren algoritme voor de ECS kaarten in het mondingsgebied: gemiddelde over een grid van 3 x 3 m.

Na een laatste toetsing intern Vlaanderen en Nederland zullen de aanbevelingen aan de PC worden aangeboden, zodat de GNA zo spoedig mogelijk beschikt over een eenduidige basis voor het toelatingsbeleid van diepstekende schepen.

Ketenwerking

In de vorige vergadering heeft de PC al ingestemd met de nieuwe systematiek voor planning van de inkomende scheepvaart ter verbetering van de ketenwerking. De eerste uitwerking is vastgelegd in de procedure Bezwaar tot Vervolg. Deze bekendmaking is ingegaan op 23 januari 2012 en wordt bij deze nog ter kennisneming aan de PC voorgelegd, aangezien nog enkele veranderingen zijn aangebracht. De overige planningsprincipes, waaronder de wijze waarop met de Requested Time of Arrival om te gaan, zullen in overleg met de stakeholders (havens, rederijen/agentschappen en loodsdiensten) worden uitgewerkt.

De PC stemt in met het voorstel om de GTI-tool (Gent Terneuzen info) over te nemen. De GTI is een webapplicatie om de scheepvaart naar en vanuit het kanaal zo goed mogelijk te plannen, rekening houdend met een doelmatig gebruik van de sluiscapaciteit.

Optimalisering GNB voor het Kanaal Gent-Terneuzen

De PC stemt in met het door de SDV voorgestelde plan van aanpak. Onderstaande verbeteringsmogelijkheden zullen op nut/noodzaak en kostenefficiëntie worden onderzocht:

1. Oprichting coördinatiecentrum voor de ketenwerking (welke diensten bij elkaar, onderlinge samenwerking, locatie, technische voorzieningen, etc.)
2. Proactiever en strakker verkeersmanagement
3. Radarisatie van het kanaal
4. Volwaardige VTS/verkeersbegeleiding op het kanaal
5. Bijkomende passerplaatsen op het kanaal binnen de huidige dimensies van het kanaal
6. Aanpassing informatiesystemen
7. Aanpassing van de twee scheepvaartreglementen en de Gezamenlijke Bekendmakingen m.b.t. het KGT.

De PC constateert dat uit de planvormingsstudie inzake het sluiscomplex nog andere aspecten naar voren kunnen komen en dat de bediening van de Zelzatebrug in het onderzoek moet worden meegenomen.

Werklastmeting verkeerscentrales

De PC neemt met instemming kennis van de voltooiing van het rapport; de externe adviseur heeft goed werk afgeleverd. De SDV wordt verzocht te onderzoeken welke consequenties aan de conclusies moeten worden verbonden op het gebied van de bezetting en de werkwijze van de centrales. Het rapport zal samen met de verbetervoorstellen van de SDV worden geagendeerd in de junivergadering.

Relatie PC met Onderzoeksraad voor Veiligheid

De PC secretarissen hebben samen met een vertegenwoordiger van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu, directoraat-generaal Bereikbaarheid, een bezoek gebracht aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Het bezoek werd door vertegenwoordigers van de Raad zeer op prijs gesteld. Zij hebben met belangstelling kennis genomen van de bevoegdheden en de werkwijze van de PC in het Scheldegebied. In geval van een calamiteit is de Raad de verantwoordelijke instantie; het werk van de Commissie Nautische Veiligheid is immers gericht op het interne leringsaspect. Wel zal de Raad in geval van een calamiteit contact opnemen met de GNA om zo nodig informatie op te vragen.

De Raad heeft de PC geadviseerd alsnog schriftelijk te reageren op eerdere adviezen van de toenmalige Raad voor de Scheepvaart en daarin te motiveren waarom de adviezen niet door de PC zijn overgenomen.

Windmolenpark Norther

De commissarissen bevestigen hun eerder ingenomen kritische houding t.o.v. de ontwikkeling van het windmolenpark in het mondingsgebied van de Westerschelde. Voor de Westpitroute betekent het PC standpunt een “nee, tenzij....” De Nederlandse commissarissen zijn daarnaast van mening dat een principiële afwijzing op zijn plaats is voor de westelijk van de Westpitroute gelegen vaarroute. Hoewel deze veel minder druk bevaren is zullen de huidige plannen deze route volledig afsluiten. In de vergadering van de technisch-nautische werkgroep op 23 maart zal over dit onderdeel van het bezwaar en over de veiligheidsaspecten worden verder gesproken. De werkgroep adviseert de stuurgroep die ernaar streeft om begin juni tot een gezamenlijk standpunt te komen.