

10

MDK-ACTUEEL

MSC Beatrice

Nieuwsbrief – juni 2009



agentschap
Maritieme Dienstverlening
en Kust



Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse overheid staat in voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.

BELOODSINGSMIDDELEN	1
MSC BEATRICE	3
BRUG IN ZELZATE	4
NIEUWE MARIFOONBLOKINDLING .	5
PASSERELLE NIEUWPOORT	6
VLOOT GAAT ECO	7
BLAUWE LOPER	8



NIEUWE BELOODSINGSMIDDELEN

De huidige Vlaamse beloodsingsmiddelen op zee zijn na meer dan 30 jaar dienst dringend aan vervanging toe. Na een grondige studie binnen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), en in overleg met het Nederlands Loodswezen Scheldemonden dat instaat voor 27,5 % van de beloodste Scheldevaart, is ervoor geopteerd om een modern beloodsingsconcept toe te passen met hoogtechnologische SWATH vaartuigen.

Deze vaartuigen maken het mogelijk om de beloodsing van de schepen naar de Vlaamse havens verder te zetten tot een significante golfhoogte van ongeveer 4 meter.

Hierdoor zal in de toekomst de beloodsing naar onze havens gedurende circa 362 per jaar verzekerd zijn wat een groot voordeel betekent voor de concurrentiepositie.



De wachttijden voor schepen die een loods moeten nemen, zullen door dit alles opmerkelijk verminderen ter bevordering van de nautische toegankelijkheid. Ook wordt een efficiëntere inzet van de loodsen mogelijk.

Aan Vlaamse zijde houdt dit de inzet van de volgende middelen in:

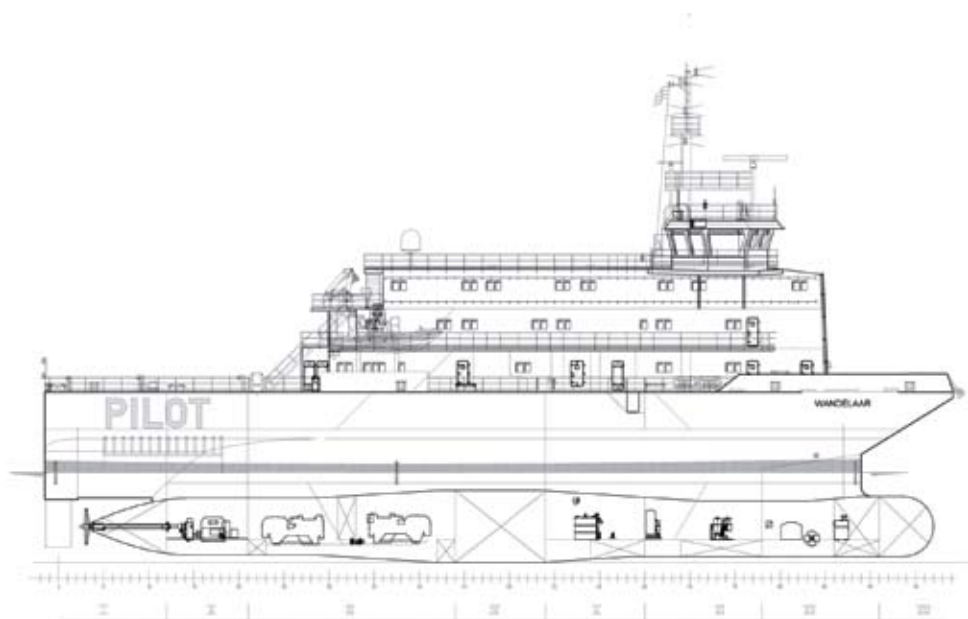
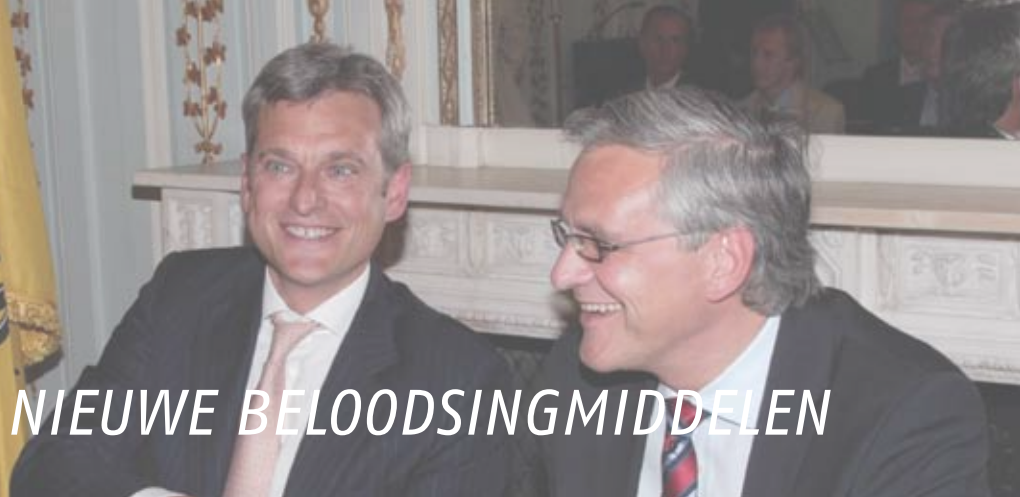
- een SWATH moederschip met verblijfmogelijkheden voor loodsen;
- twee operationele snelle SWATH tenders waarvan de een rond het moederschip opereert en de ander dient voor de aanvoer van loodsen naar het moederschip;
- een SWATH tender als reserve.

De beslissing was ook gebaseerd op de positieve ervaringen van het Duitse Loodswezen met een gelijkaardig SWATH beloodsingsconcept voor de Elbe dat al enige jaren wordt toegepast.

Ook voor de beloodsing op de Jade Weser heeft het Duitse Loodswezen gekozen voor SWATH vaartuigen. Inmiddels werkt het Nederlandse Loodswezen eveneens met twee SWATH tenders, waarvan er één al in de Schelderegio wordt ingezet.

Gelet op de grote financiële consequenties voor het verwerven van de nieuwe beloodsingsvloot, heeft de Vlaamse Regering

LEES VERDER OP PAGINA 2 >>>



er de voorkeur aan gegeven om hiervoor een alternatieve financiering te zoeken.

De keuze is uiteindelijk gevallen op het huren van de SWATH vaartuigen via bareboat contracten, een systeem dat in de maritieme wereld veelvuldig wordt gehanteerd. Dit laat toe om de financiële lasten over meerdere jaren te spreiden. De financiële partner die hiervoor de beste voorwaarden bood was Dexia Lease .

Onlangs is de onderhandelingsprocedure met mogelijke kandidaten afgerond met het best mogelijke evenwicht tussen prijs en kwaliteit.

Hierdoor wordt een hoogwaardige dienstverlening gecombineerd met een maatschappelijk aanvaardbare prijs. Via het doorrekenen van loodsgelden aan de reders wordt overigens de investering in de belodsingmiddelen van de reders op termijn gerecupereerd.

Op basis van de resultaten van de onderhandelingen heeft de Vlaamse Regering op 24 april met het volgende ingestemd.

- De vaartuigen worden gebouwd door de Duitse scheepswerf Abeking & Rasmussen die heel wat ervaring heeft betreffende SWATH's.

- De vaartuigen worden via bareboat charters voor een periode van 14,5 jaar verhuurd aan de Vlaamse overheid, namelijk de DAB Vloot die zal instaan voor de bemanning

en het courante onderhoud. Na afloop van de huurperiode heeft de Vlaamse overheid het voorkeurrecht om de vaartuigen aan te kopen of verder te huren.

- Dexia Lease staat in voor de financiering.

De uiteindelijke PPS-financieringsstructuur die Dexia aanbiedt, werd uitgewerkt in samenwerking tussen de specialistenteams van Dexia Lease en Dexia Bank Structured Finance. Met deze transactie zet Dexia nogmaals haar strategisch commitment in de verf om de ontwikkeling van infrastructuur- en transportprojecten van de overheden en de bedrijven in onze havens blijvend te ondersteunen.

De planning voor de oplevering van de schepen is als volgt:

- drie SWATH tenders: respectievelijk 24 maanden, 27 maanden en 31 maanden na ondertekening van de contracten;

- SWATH moederschip: 3 jaar na ondertekening van de contracten.

Dit houdt in dat de vaartuigen zullen worden opgeleverd in de periode mei 2011 tot mei 2012. Er zijn boeteclausules voorzien in geval van niet tijdige oplevering. ■



AANLOOP MSC BEATRICE

MSC BEATRICE

MSC Beatrice

Aankomst te Antwerpen: 7/4/2009

Schio opgeleverd 4 maart 2009

Gebouwd op de Geoje – werf van samsun Heavy-industries Zuid Korea

Lengte: 366 m

breedte: 51,29 m

Dienstsnelheid: 24 knopen

Containercapaciteit: 13.798 TEU

“Teamwerk daar komt het op aan”. Rivierloods Willem De Rydt is er nog vol van als we hem naar zijn ervaringen vragen bij het beloodsen van het grootste schip dat de Antwerpse haven op 7 april aanliep.

“Een perfecte communicatie met de kapitein en de sleepboten en samen met alle betrokken actoren hebben we de klus geklaard” zegt hij. “Met 22 jaar ervaring als rivierloods ken je de Schelde als je broekzak en heb je elke situatie al eens meegeemaakt. Maar om deze schepen in de sluis te brengen was ik toch blij dat ik geoefend heb op de simulator in Borgerhout” gaat

hij verder. “Ik heb het manoeuvre met dit soort schepen herhaalde malen ingeoeffend onder alle mogelijke omstandigheden van wind en stroming. De simulator is een enorm hulpmiddel en is door de jaren heen steeds verder geperfectioneerd. Maar als je aan boord staat en je voelt het schip trillen onder je voeten weet je dat het echt is. Ik had geen betere omstandigheden kunnen indenken. Windkracht 2-3 en een W tot ZW wind. Ik had één sleepboot vooraan laten aanspannen en twee achteraan en zonder te stoppen voeren we in de aslijn van de sluis de geul binnen. Prachtig; een perfect manoeuvre!”

Loods De Rydt wist dat hij op de beurtlijst stond op de dag dat de MSC Beatrice zou binnenkomen. Dat het schip uiteindelijk voor hem was, kwam toch nog als een verrassing. “Hier zijn we ook voor opgeleid”, vertelt hij alsof het de gewoonste zaak van de wereld was. “Dit bewijst overigens dat onze opleiding binnen het loodswezen uitstekend is”. Een rivierloods heeft een



vorming van Licentiaat Nautische Wetenschappen en 36 maanden praktijkervaring als wachtoverste aan boord achter de rug vooraleer hij bij het loodswezen komt. Dan volgt één jaar stage waarbij men intensief de locale reglementen en alle mogelijke omstandigheden inoefent en peilreizen meemaakt onder begeleiding van een ervaren loods alvorens men schepen tot een lengte van 100 meter mag beloodsen. Voor dat men tot de hoogste categorie loodsen behoort die alle schepen mogen doen duurt het minstens twaalf jaar. Sommigen doen hier geringschattend over maar volgens onze gesprekspartner heb je deze ervaring zeker nodig om schepen als de MSC Beatrice veilig naar de haven te brengen.

Loods De Rydt is ook een zeer bescheiden man. “Noteer maar dat dit niet enkel mijn verdienste is” benadrukt hij. “Een dergelijk schip doe je niet alleen. Ik was blij dat mijn collega Frank Bernaers aan boord was. Terwijl ik aan bakboord stond, hield hij het schip aan stuurboord in de gaten. Ten slotte hadden we 220 meter achter ons! We stonden ook bij het binnenvaren van de sluis meer dan 50 meter van elkaar. Gelukkig heb je dan je portofoon bij je om met elkaar te communiceren. Bovendien bediende collega Hein De Brauwer de SNMS zodat we telkens perfect onze positie en snelheid over de grond konden controleren. En ja er waren ook nog enkele “officials” aan boord maar daar hadden we gelukkig geen last van...”. ■



Renovatie gebouw

Het bedieningsgebouw van Zelzatebrug werd gebouwd in 1964, de laatste jaren is gebleken dat het gebouw niet meer voldoet aan de huidige eisen voor comfort, welzijn en gezondheid op het werk. Een grondige aanpak en renovatie op bouwkundig, elektrisch en sanitair vlak is noodzakelijk, waarin naast de afdeling Scheepvaartbegeleiding volgende partners rechtstreeks betrokken zijn:

- Gebouwen Oost-Vlaanderen van het Agentschap voor Facilitair Management;
- Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG) van het Agentschap Infrastructuur,
- Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Personen en accommodaties in het gebouw bij Zelzatebrug

- één verkeersleider werkt in continuïteit en vervult een Vessel Traffic Services opdracht in het kader van de Uitkijk Zelzate.
- administratie: één regioverkeersleider tijdens dagdienst met bijhorende kantoren van de afdeling Scheepvaartbegeleiding
- vergaderzaal op de eerste verdieping die door verschillende overheidsinstaties wordt gebruikt.
- Naast kantoor- en vergaderruimte zijn er ook enkele technische ruimtes voor de elektromechanica van de brug.

Het is de bedoeling dat tegen het voorjaar van 2010 het volledige gebouw grondig gerenoveerd en gemoderniseerd zal zijn.

Vernieuwing brug en veerverbinding

Bovendien werd in 2008 gestart met de vernieuwing van de elektromechanica van de brug.

Dit project loopt en werkt met een strikt opgelegd tijdschema waarbij de brug in Zelzate in de zomer 2009 van 6 juli tot en met 15 augustus gestremd zal zijn.

Deze periode is opgelegd door en in samenwerking met de gemeente Zelzate waarbij de randvoorwaarde om de schoolgaande jeugd zo weinig mogelijk te belemmeren primeert. Gedurende deze periode zal de brug openstaan voor het scheepvaartverkeer en gesloten zijn voor het wegverkeer.

Zoals in 2005 heeft de afdeling Maritieme Toegang (MOW) met het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (VLOOT) een overeenkomst afgesloten om in die periode een veerdienst voor voetgangers en fietsers te organiseren. De veerboot zal varen vanaf 4u30 's ochtends tot 23u30 's avonds.

Het aantal gebruikers van de veerdiensten in de maanden juli en augustus is ook berekend naar analogie met de werken in de zomerperiode 2005. Toen was de brug gesloten voor het wegverkeer wegens schilderwerken van de brug en renovatiewerken aan het wegdek.

Tijdens deze periode werd op vraag van de afdeling Maritieme Toegang, een veerdienst door de VLOOT ingezet: vanaf 15 juni tot en met eind augustus werden er 350.000 fietsers en voetgangers overgezet. ■



KLARE TAAL OP IEDER KANAAL

Vanaf 01/07/2009 treedt de nieuwe marifoonblokindeling van het Vessel Traffic Services Scheldegebied in werking.

De nieuwe blokindeling is er gekomen in uitvoering van een opdracht van de Permanente Commissie. De blokindeling en de bijhorende procedures zijn uitgewerkt in een werkgroep waar de vaarweggebruiker vertegenwoordigd is: Vlaamse en Neder-

landse loodsen, de Vlaamse en Nederlandse binnenvaartverenigingen, de Vlaamse en Nederlandse verkeersleiders, het Beheeren Exploitatieteam en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

Nut en noodzaak van de nieuwe blokindeling

De nieuwe blokindeling was noodzakelijk omdat het verkeerskanaal 12 van de Cen-

trale Zandvliet overbelast was. Hierdoor verliep de noodzakelijke communicatie tussen schip en centrale steeds moeilijker, noodzakelijke informatie kwam vaak laat-tijdig door.

De nieuwe situatie

Het verkeerskanaal 12 blijft bestaan en bestrijkt het gebied vanaf boei 55 tot boei 100 in het werkingsgebied van Centrale Zandvliet, met een vooraankondiging voor de zeevaart aan boei 35 (grens werkingsgebied Centrale Hansweert). De essentiële nautische informatie aan de scheepvaart en nautische afspraken tussen vaarweggebruikers gebeuren op kanaal 12.

In het gebied tussen boei 55 en boei 100 zijn twee nieuwe kanalen gekomen:

- 1. Port Operation kanaal 85:** Roepnaam 'Schelde Informatiedienst Antwerpen'. Het kanaal is operationeel vanaf boei 35 tot aan de Wintamsluis. Op dit kanaal komt de Port Operations Informatie aan bod: alle operationele, niet-nautische informatie zoals schut-informatie, RTA's, gebruik sleepboten, extra info bovenop het standaard-scheepvaartbericht, enz...
- 2. Terminal kanaal 81:** Het kanaal is specifiek ingevoerd voor de operationele schip-schip-communicatie binnenvaart, die varen tussen de terminals. Hier is geen interactie met de centrale mogelijk.

Bovenwaarts boei 100 is er géén actieve verkeersbegeleiding omdat er geen radardekking is. Op het ship-ship **kanaal 10** maken de vaarweggebruikers onderling afspraken.

Folder bestellen?

info@vts-scheldt.net

of 0032 (0) 59 255 44 01 / 0031 115 68 68 05 ■

Nieuwe Marifoonblokindeling VTS-Scheldegebied vanaf 01/07/2009

Klare taal op ieder kanaal voor iedere vaarweggebruiker

Bestel de nieuwe folder:
info@vts-scheldt.net

KUST

NIEUWE PASSERELLE NIEUWPOORT

Al eerder kwam de prestigieuze havenpromenade in het nieuws, die de afdeling Kust realiseerde langs de havengeul van Nieuwpoort. De wandel- en fietsweg verbindt het Westerstaketsel in Nieuwpoort-Bad met het gerenoveerde Vismijnplein in Nieuwpoort-Stad.

Onlangs is nog een verlengstuk geopend, dat fietsers en wandelaars op een veilige manier tot bij de IJzer brengt.

Onder de Langebrug nabij het Albert I monument bouwde de afdeling Kust een houten passerelle. Zachte en recreatieve weggebruikers kunnen nu het gevaarlijke

kruispunt vermijden aan de toegang van de kustweg tot Nieuwpoort-Stad door dit nieuwe staketsel te gebruiken.

De onderdoorgang heeft niet alleen de veiligheid van fietsers en wandelaars vergroot. Ook de nieuwe rotonde in de kustweg met doorsteek van de kusttram kon hierdoor een stuk veiliger worden ingericht.

De passerelle is een houten brugconstructie, analoog met de houten wandelweg op de linkeroever van de havengeul.

De houten randbalk met inox leuning is doorgetrokken tot op het kaaiterrein vol-

gens hetzelfde concept. Bij hoog tij ligt het brugoppervlak zo'n halve meter boven het water. Dat zorgt voor een vrij unieke beleving. Bij springtij kan het zelfs gebeuren dat het water even over de wandel- en fietsvloer spoelt.

Voor deze houten constructie is ruim 90 kubieke meter tropisch hardhout gebruikt.

Het hardhout draagt het FSC-label, een keurmerk van Chain of custody-certificering als garantie voor een traceerbare oorsprong en de opvolging van het hout over het volledige traject dat het aflegt tot bij de consument. ■



VLOOT GAAT ECO

Samen met het in dienst nemen van de nieuwe politievaartuigen begin 2008, besliste VLOOT om over te stappen op zwavelarme brandstof.

In september 2008 werd de 50% bereikt en op 2 april schakelden de laatste schepen om, zodat de volledige vloot vandaag op zwavelarme brandstof vaart. Dit betekent een vermindering van vier ton SO_x-uitstoot per jaar in de Vlaamse havens en op de Vlaamse waterwegen en een vermindering van 2/3 zwaveluitstoot op niveau van VLOOT zelf.

Met de omschakeling bereikte VLOOT niet alleen een belangrijke doelstelling in haar interne milieubeleid, maar sluit zij als overheidsreder ook aan bij de belangrijkste bezorgdheden waar havens en scheepvaart in een zowel regionaal, Europees als internationaal kader, mee geconfronteerd worden. VLOOT levert aan haar partners en klanten ook een eco-certificaat af met daarin de bevestiging dat ook de schepen die we aan hen ter beschikking stellen, voldoen aan



Overhandiging van het vlootcertificaat aan de instructeur kapt. Benmestoura Abed van de HZS, aan boord van de Scheldewacht

de zwavelnormen. VLOOT heeft ondertussen, dankzij een interne milieuwedstrijd waar vele collega's aan deelnamen, nog een aantal eco-projecten opgelijnd.

Onder de vijf laureaten van deze wedstrijd, gekozen door een jury bestaande uit dr. Jan Mees (directeur Vlaams Instituut voor de Zee), ir. Kathleen Bernaert (afdelingshoofd Preventie en Bescherming van de Vlaamse Overheid), ir. Piet Leeuwerck (directeur nieuwbouw VLOOT) en Ilse Bailleul (kwaliteitsmanager VLOOT), werd een waardebon ten bedrage van een nieuwe stadsfiets ver-

loot. Collega Dany Claus (werktuigkundige VLOOT Antwerpen) won deze waardebon. De vijf winnende projecten betroffen concrete voorstellen rond ecosailing, toepassingen van zonnepanelen aan de wal en aan boord, alternatieve stroomvoorzieningen aan boord van de veerboten en milieuvriendelijkere dienstwagens.

De maritieme pers rapporteerde hierover in hun media. Geïnteresseerden kunnen trouwens nog steeds de internetreportage bekijken via www.lloydtv.be. ■

BEDENKINGEN VAN DE JURY

"Het aantal inschrijvingen van het varende en niet-varende personeel waren massaal en doordacht. Naast de eerder voor de hand liggende of algemene eco-tips, waren het aantal innovatieve voorstellen verrassend en vooruitstrevend. Het personeel van VLOOT is algemeen innovatief en vooruitstrevend te noemen op het vlak van duurzaamheid en ecologie in hun sector. Als jurylid heeft het mij eveneens aangenaam verrast dat de leiding van VLOOT alsook de directeur nieuwbouw alle voorstellen wisten te waarderen en de vijf meest innovatieve ideeën ten voordele van het milieu of het energieverbruik effectief en op korte termijn willen realiseren. Ik vind de campagne een fantastisch initiatief dat als voorbeeld mag worden verder gezet binnen alle entiteiten van MDK en de Vlaamse overheid: het personeel is er alvast klaar voor." **ir. Kathleen Bernaert – jurylid – afdelingshoofd afdeling Preventie en Bescherming op het Werk – Vlaamse Overheid**

"De eerste eco-wedstrijd van VLOOT was een schot in de roos. De medewerkers werden uitgenodigd om – bovenop hun kerntaken – na te denken over het optimaliseren van het milieubeleid van VLOOT. Het siert hen dat daar massaal gevolg aan gegeven werd. De jury was aangenaam verrast door zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de inzendingen. Deze waren veelal praktisch haalbaar en to-the-point, soms visionair en enkel bereikbaar in een verdere toekomst. Maar de verscheidenheid aan ideeën die vanuit alle geledingen van de organisatie opborrelden, getuigen van een brede interesse van de medewerkers voor het thema. De dankzij de wedstrijd gecapteerde 'milieu-verbeterpunten' suggereren betrokkenheid, inzet, creativiteit en visie, zowel bij het varende als het niet-varende personeel." **dr. Jan Mees – juryvoorzitter – directeur Vlaams Instituut voor de Zee**

BLAUWE LOPER

MINISTER DE PADT BEZOECT KUSTWACHTCENTRALE



Op maandag 4 mei bracht Minister van Binnenlandse Zaken Guido De Padt een bezoek aan de Kustwachtcentrale, die de opdrachten coördineert van het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC).

Zij staan steeds klaar om de veiligheid op zee te garanderen en treden samen op wanneer de regelgeving op zee niet nageleefd wordt. De Kustwachtcentrale met zijn 2 pijlers MRCC en MIK kan dus vergeleken worden met de 100- en 101 centrale

op het land. De minister werd de hele dag begeleid door de voorzitters van het beleidsorgaan Kustwacht, de heren Jaak Raes en Jacques D'Havé en de secretarissen van de Kustwacht.

HOOG BEZOEK BIJ DE VLAAMSE HYDROGRAFIE

Op woensdag 22 april brachten enkele kopstukken van de United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) een werkbezoek aan de Vlaamse Hydrografie in Oostende. Men besprak er de productie van papieren zeekaarten, elektronische zeekaarten (ENC's) en elektronische peilplannen bij de Vlaamse Hydrografie evenals de Regionale distributiecentra voor ENC's en de nieuwe WebChart Service van het UKHO.

Administrateur-generaal kapt. Jacques D'Havé en algemeen directeur ir. Bernard De Putter ontvingen Rear Admiral Ian Moncrieff, UKHO National Hydrographer & Deputy Chief Executive en Keith Packer, UKHO Head of International Partnering (Europe), die overleg pleegden met ir. Guido Dumon en dr.ir. Nathalie Balcaen, hoofd en adjunct-hoofd van de Vlaamse Hydrografie.



ONDERTEKENING LANGLOPENDE (27 JAAR) CONCESSIONS JACHTHAVENS NIEUWPOORT EN ZEEBRUGGE



VWV en WSKLum - Nieuwpoort 26 mei 2009

BZYC Zeebrugge - Brugge 27 mei 2009

Colofon

Jaargang 3 - nummer 10 - juni 2009 - driemaandelijks magazine

Redactie: Tony Vuylsteke, Rik Bervoets, Rita Bertens, Eva Descamps, John Pauwels, Yvette Vandevelde, Tom Moortgat, Ulrike Vanhessche, Katty Cypers

Verantwoordelijke uitgever: Kapt. Jacques D'Havé, administrateur-generaal, Maritieme Dienstverlening en Kust

Contact: Tom Moortgat, tel 02-553 77 12, fax 02-553 77 05, tom.moortgat@mow.vlaanderen.be
Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel