

DOE MEE EN
WIN!
KIJK SNEL
OP PAGINA 8

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.

NOODPLAN NOORDZEE	1
STUURGROEP KUSTWACHT	2
OPLEIDING STCW MANAGEMENT	3
MSC NEW YORK	4
CSCL GLOBE.....	5
NIEUWE ZEESLUIS TERNEUZEN	5
RADARTOREN NOORD	6
STUDENTEN BIJ VLOOT	7
BLAUWE LOPER.....	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen
is maritiem

NOODPLAN NOORDZEE TOEGELICHT

De gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé, nodigde op woensdag 11 februari 2015 alle diensten die op één of andere manier betrokken kunnen zijn bij het uitvoeren van taken in geval van een ramp op zee uit. De Marine had hiervoor haar lokalen in haar basis van Zeebrugge ter beschikking gesteld.

Het Algemeen Nood- en Interventieplan Noordzee (ANIP) is sinds eind vorig jaar gefinaliseerd en beschrijft de alarmering van de verschillende betrokken diensten.

Tijdens de infosessie kregen de aanwezigen een toelichting over de organisatie van de noodplanning op de Noordzee. De vijf disciplines werden in detail voorgesteld door de betrokken vertegenwoordigers.

Anne Martens, arrondissementscommissaris en verantwoordelijk voor de noodplanning, presenteerde de algemene informatie over het ANIP. Kapt. Réjane Gyssens, hoofd van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, gaf duiding bij discipline 1 over hulpverleningsoperaties op zee.

Filip Lingier, adjunct federaal gezondheidsinspecteur, die op dinsdag 10 februari 2015 nog een bezoek bracht aan de WANDELAAR, presenteerde samen met zijn collega Astrid Fortuin, psychosociaal manager, de rol van hun team.

Vervolgens nam commissaris Jan Garcet van de scheepvaartpolitie het woord over de rol en de uitgebreide verantwoordelijkheden van de politie in het kader van discipline 3. Johan



Boydens, bevelhebber van de civiele bescherming Jabbeke, gaf toelichting over de rol van de civiele bescherming.

Tot slot bracht Saskia Vanhove, attaché noodplanning, duidelijkheid rond de uitgetekende communicatielijnen en het woordvoerderschap van de gouverneur, die zeer belangrijk zijn bij de organisatie van een crisiscommunicatie.

De informatiesessie werd afgesloten met een panelgesprek en vragenronde onder leiding van de gouverneur van West-Vlaanderen.

De zeer ruime en brede aanwezigheid onderstreepte de zin voor samenwerken en het streven naar goede afstemming die bij noodsituaties vanzelfsprekend van uiterst belang zijn. ■

STUURGROEP KUSTWACHT

Op dinsdag 6 januari 2015 heeft de gouverneur van West-Vlaanderen een stuurgroep kustwachtcentrale opgestart. De stuurgroep zal de krijtlijnen uittekenen voor het oprichten van een 24/7 kustwachtcentrale op lange termijn met het oog op dienstverlening en ordehandhaving.

De stuurgroep bestaat uit de top van de Vlaamse en federale administraties, die het MRCC (Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum) en het MIK (Maritiem Informatie Kruispunt) onder hun bevoegdheid hebben, de secretarissen Kustwacht en de MIK-coördinator. De gouverneur van West-Vlaanderen is voorzitter.

Op de vergadering van 6 januari is commissaris Jan Garcet van de Scheepvaartpolitie aangeduid als MIK - coördinator door de drie partners op het MIK, federale politie, Defensie en Douane. Hij heeft als taak om enerzijds de samenwerking tussen de drie partners onderling op het MIK af te stemmen en om anderzijds de samenwerking tussen het MIK en het MRCC te bevorderen. Vorig jaar op 21 mei hebben de federale politie, Defensie en Douane al een akkoord getekend om hun ge-



zamenlijke visie voor de komende jaren vast te leggen. Divisieadmiraal Michel Hofman (Marinecomponent Defensie), commissaris Olivier Libois (Algemene directie bestuurlijke politie) en Noël Colpin (administrateur-generaal Douane en Accijnzen) kwamen hiervoor samen in Brussel op 21 mei 2014.

Eerder was er al een werkgroep Kustwachtcentrale opgericht door het overlegorgaan Kustwacht onder voorzitterschap van het

secretariaat Kustwacht met gemandateerde afgevaardigden van het kabinet van de gouverneur van West-Vlaanderen, afdeling Scheepvaartbegeleiding, de Douane, Scheepvaartpolitie en Defensie. Zoals beslist door het beleidsorgaan Kustwacht is in 2014 het project Kustwachtcentrale opgesplitst in doelstellingen op korte, middellange en lange termijn. De werkgroep heeft ervoor gekozen om verder te werken via pilotschappen. Per doelstelling is één 'piloot' of verantwoordelijke aangesteld om de nodige voorbereidingen te doen voor de volgende vergadering van de werkgroep.

In 2014 werd beslist om gezamenlijke smartdoelstellingen te formuleren en is de beschikbaarheidskalender uitgetest. De beschikbaarheidskalender geeft een overzicht van de beschikbare varende- en vliegende middelen van de verschillende kustwachtpartners. De kalender zorgt ervoor dat men in één oogopslag ziet welke specifieke middelen kunnen ingezet worden in het kader van dienstverlening of ordehandhaving wanneer nodig.

Uiteraard werken de stuurgroep en de werkgroep nauw samen en wordt alle informatie gedeeld. ■



OPLEIDING STCW MANAGEMENT NIVEAU

AREYOUWATERPROOF

De Hogere Zeevaartschool in Antwerpen start in 2015 met een modulair gestructureerde opleiding die alle competenties omvat zoals vastgelegd in de STCW Convention & Code (including 2010 Manila Amendments), meer bepaald het Management Niveau (table A-II/2, master and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more).

De opleiding kan gevolgd worden door hen die bij het KTA-Zwijndrecht en het Maritiem Instituut Mercator reeds een management level-opleiding gevolgd hebben, en op die wijze de beperking tot 3000 GT kunnen ombuigen naar "all ships".

Ook CVO-studenten die een operational level-opleiding beëindigd hebben kunnen via deze modules doorgroeien tot management level.

Ook indien gelijkwaardige certificaten werden behaald in een ander opleidingsinstituut of in een buitenlandse onderwijsinstelling, kan de Management Niveau-opleiding worden gevolgd.



In de opleiding Management Niveau wordt aandacht besteed aan het intensief gebruik van alle beschikbare instrumenten en de correcte interpretatie van de situatie, teneinde een veilige navigatie in druk bevaren vaarwater en havengebieden te verzekeren.

De cursist die de opleiding STCW Management Niveau met succes volgt ontvangt de nodige certificaten om te kunnen varen tot het niveau van 1e officier en kapitein op alle scheepstypes (de opleiding is door de FOD Mobiliteit erkend). Uiteraard moet worden rekening gehouden met de benodigde vaartijd, zoals in de STCW-reglementering vastgelegd.

Alle details over de nieuwe opleiding zijn te vinden op de website www.hzs.be. ■



Op dinsdag 9 december 2014 met het hoogwater van 5 u meerde de MSC New York (capaciteit 16.000 TEU) veilig af in de Antwerpse Berendrechtssluis. Met een lengte van 399 m en een breedte van 54 m is dit een wereldprimeur.

De MSC New York vaart in een dienst vanuit het Verre Oosten en zal lossen en laden aan de MSC hometerminal in de haven.

In Antwerpen worden 3.300 units gelost en 5.000 geladen. Voor de Vlaamse havens is het meteen een dubbelslag want de vorige aanloophaven was Zeebrugge waar op maandag 8 december circa 2.500 containers werden behandeld.

Deze aanloop is ook het sluitstuk van een lange reeks voorbereidingen vanwege het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en haar ketenpartners in hun dienstverlening aan de scheepvaart.

Een overzicht

Op 20 augustus ontving de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) te Vlissingen de formele vraag voor de vaart naar Antwerpen van het nieuwe containerschip.

Voordien waren er al tal van informele contacten. Meteen werd een uitgebreid onderzoek opgestart door de GNA en het Agentschap MDK.

Op basis van de specificaties van de rederij werd een simulatiemodel ontwikkeld door het waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout.

Hiermee gingen de Vlaamse en Nederlandse loodsen aan de slag. Talrijke simulatievaarten onderzochten de nautische voorwaarden om met een bijna 400 meter lang schip onder diverse omstandigheden veilig in en uit de sluis te manoeuvreren. Een dergelijke situatie had zich immers nog niet voorgedaan.

Deze simulatorruns omvatten het varen in variabele situaties zowel naar stroomsterkte als naar windkracht en windrichting bij aanloop en vertrek.

Op basis van de nautisch-technische adviezen van beide loodsdiensten stelde de GNA dan de voorwaarden op voor het sluismanoeuvre. Deze nautische beheersmaatregelen stellen het tijdstip van aankomst aan de Berendrechtssluis vast ('stil van hoogwater'), en bepalen tevens de randvoorwaarden (o.a. maximale windkracht, het aantal sleepboten, enz.).

De planning voorziet tevens een alternatief scenario indien aan één van deze basisvoorwaarden niet voldaan wordt.

Aan boord van het 'Ultra Large Container Ship' zijn twee loodsen: de 'bedienende loods' die de nautische adviezen geeft en zijn collega die de 'portable pilot unit' bedient.

De portable pilot unit is, een uiterst gesofisticeerd plaatsbepalingssysteem dat onafhankelijk van de apparatuur aan boord, gegevens zoals koers, positie, voorligging enz. verstrekt

Bij de vaart op de Schelde gebruiken de loodsen de weersvoorspellingen van het OMS (oceanografisch meteorologisch station).

Ze worden verder bijgestaan door collega's in het ACC (Antwerps Coördinatiecentrum), de VTS en de verkeersleiders van Scheepvaartbegeleiding die het overige drukke scheepvaartverkeer op de Schelde in goede banen houden.

Het is onder meer hun taak ervoor te zorgen dat bij de komst van dergelijke gigantische schepen het overige scheepvaartverkeer zonder hinder kan blijven doorgaan. ■



CSCL GLOBE

Met enige vertraging is zaterdag 17 januari omstreeks 15.30 uur de CSCL Globe, het grootste containerschip ter wereld, van rederij China Shipping, in Zeebrugge aangekomen.

Het schip had vrijdag al moeten aanmeren maar het slechte weer in Hamburg zorgde voor flink wat vertraging op het vaarschema van de Globe. Vrijdagmiddag 16 januari kon het reuzeschip alsnog vertrekken uit Hamburg met als bestemming Zeebrugge.

Tegen de middag kwam de Globe in Belgische wateren, waarna het vlot de haven van Zeebrugge bereikte. Het is het eerste schip in een reeks van vijf en momenteel onderweg op zijn maiden trip.



De cijfers spreken voor zich. Met een oppervlakte van een viertal voetbalvelden en een capaciteit van 19.100 containers is de Globe het grootste in zijn soort. Indien alle containers op één rij geplaatst worden overspan-

nen ze een lengte van 115 kilometer, of van Zeebrugge tot in Brussel. Het schip wordt aangedreven door de grootste dieselmotor ter wereld, een krachtbron die 77.200 pk produceert en ruim 17 meter hoog is. ■

NIEUWE ZEESLUIS TERNEUZEN

Op het sluiscomplex in Terneuzen tekenden op 5 februari Vlaams minister Ben Weyts (Mobiliteit en Openbare Werken) en zijn Nederlandse collega Melanie Schulz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) een verdrag met alle afspraken voor de bouw van een nieuwe grote zeesluis.

De "Nieuwe Sluis Terneuzen" komt op de plaats waar nu de Middensluis ligt en wordt zo lang en breed als de vernieuwde sluis op het Panamakanaal. De sluis wordt 427 meter lang, 55 meter breed en 16 meter diep en kost naar verwachting 920 miljoen euro. Nederland en Vlaanderen zullen gezamenlijk bij de Europese Commissie een aanvraag indienen voor subsidiëring in het kader van de uitbouw van het trans-Europees vervoersnetwerk.

Voor de nautische aspecten bij het bedienen van de nieuwe sluis werd beroep gedaan op de loodsen van het agentschap MDK.

Na de ondertekening van het verdrag is het nu aan de parlementen om dat te ratificeren. Sinds 2012 loopt de planuitwerkingsfase en nog dit jaar wordt een definitief projectbesluit

verwacht. Volgend jaar wordt een aannemer geselecteerd, in het voorjaar 2017 de eerste spadesteek verwacht en in 2021 zouden de eerste schepen door de nieuwe sluis varen. ■



Mark Neelemans Fotografie

Bij Neeltje Jans bouwt de afdeling Scheepvaartbegeleiding samen met Rijkswaterstaat een nieuwe radartoren, die 115 meter hoog zal zijn en een belangrijke schakel vormt van de Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen (SRK).

Zo'n 40 kilometer van de Zeeuwse kust ligt een belangrijk ankergebied: de Steenbank. Schepen wachten hier tot ze beloofst worden en toestemming krijgen de Westerschelde op te varen.

Hoewel dit gebied nu al zichtbaar is voor de verkeersleiders op het Schelde-Coördinatie Centrum (SCC) in Vlissingen, voldoen de beelden niet langer aan de hoge eisen. Bovendien is het lastig om ook kleinere schepen in beeld te krijgen.

Door de geavanceerde antenne op de nieuwe radartoren verbetert het zicht aanzienlijk. Het scheepvaartverkeer op de Noordzee en van en naar de havens verloopt daardoor veiliger en vlotter.



Foto Rijkswaterstaat

Dankzij de aanzienlijke hoogte van de toren kan de radarantenne straks tot wel 40 kilometer de Noordzee opkijken.

Volgens de planning is de toren in het najaar van 2015 klaar voor gebruik. Met de bouw van deze nieuwe radartoren en met behulp van de

gedetailleerde beelden die de nieuwe radarantenne gaat leveren, kunnen de Nederlandse en Vlaamse verkeersleiders, die verantwoordelijk zijn voor het scheepvaartverkeersmanagement in het Scheldegebied, de scheepvaart van en naar de Nederlandse en Vlaamse havens nog veiliger en vlotter begeleiden. ■



Foto Rijkswaterstaat

Planning

Vanaf maart 2014

Vorbereidende werkzaamheden

April – augustus 2014

Aanleggen fundering en (ver)leggen van kabels en leidingen

September 2014 – juni 2015

Bouwen van de toren

Medio 2015

Afwerken van de toren en plaatsen van de radarantenne

Najaar 2015

Ingebruikname van de radarinstallatie

STUDENTEN BIJ VLOOT

VLOOT

Met het einde van de droogdokbeurt van de WESTERSCHELDE en de SIMON STEVIN kwam ook een einde aan de begeleiding en aan de stages van een aantal hogeschoolstudenten in het kader van hun masteropleiding industriële wetenschappen – maritieme technieken aan de KU Leuven.

VLOOT was zeer verheugd te vernemen dat alle stagiairs zeer hoge scores kregen voor hun stages en masterproef. Bijzonder is dat de bevindingen uit hun eindwerk direct kunnen toegepast worden op de vaartuigen van VLOOT.

Eén van de opmerkelijke resultaten betrof de haalbaarheidsstudie om een uniform brandstofovervulbeveiligingssysteem VLOOTbreed te installeren. In het eindwerk onderzochten de studenten niet alleen de technische haalbaarheid maar werkten ze ook een investerings- en een uitvoeringsdossier per VLOOTvaartuig uit. De bevindingen en het voorbereidende werk worden ondertussen al toegepast in de praktijk. De vaartuigen in droogdok (WESTERSCHELDE, ZEETIJGER, SIMON STEVIN) zijn de pioniers. Stap voor stap zullen



de andere vaartuigen uitgerust worden met het systeem.

Het bunkerproces bij de meer dan 40 schepen creëert inderdaad een potentieel risico op overvulling en bijgevolg een kans op vervuiling. Door toepassing van de resultaten uit dit eindwerk kunnen de gevaren voor verontreiniging, brandgevaar, financiële schade en imagoschade vermeden worden. Tijdens de verdediging van dit eindwerk kreeg VLOOT bovendien een voortrekkersrol toegemeten

door de genomen maatregelen om dit systeem te introduceren. Op dit moment is het systeem nog niet verplicht en bovendien door weinig anderen onderzocht.

Met deze mooie resultaten kunnen we gerust stellen dat naast de stages voor de studenten aan de maritieme instellingen, de begeleiding van studenten technisch onderwijs zowel in de praktijk als voor thesen, intussen volwaardig geïntroduceerd zijn bij VLOOT.

Ing. Benoît Versavel, superintendent en rechterhand van ing. Frank Aerssens (directeur technische dienst), in team met superintendent ing. Benedikt Claeys en de andere collega's van de technische dienst van VLOOT begeleidden de jongste weken en maanden volgende studenten tijdens hun stage of in de opmaak van hun eindwerk:

- » De heer Ronald Deleersnyder (stage en eindwerk rond droogdok ZEETIJGER)
- » De heer Gert-Jan De Bruycker (stage rond droogdok WESTERSCHELDE)
- » De heren Gerwout Verhoefs en Jonathan Debruyckere (thesis overvulbeveiligingssysteem) ■



BLAUWE LOPER

BELGIAN BOAT SHOW



WEDSTRIJD



DOE MEE en WIN

Ook deze keer mogen we vijf exemplaren van het boek "14-18 op zee" van Freddy Philips over de Belgische schepen en zeelui tijdens de Grote Oorlog. weggeven.

Meedoen kan nog tot 30 april op: www.agentschapmdk.be/wedstrijd ■

WANDELAAR ALS UITVALBASIS VOOR MEDISCH URGENTIE-TEAM

In het kader van de organisatie van de inzet van de medische middelen op zee, is de WANDELAAR als meest geschikte schip bevonden om een medisch urgentieteam aan boord te brengen voor de inzet en triage op zee.

Op het moment dat een vaartuig na een incident geëvacueerd moet worden, zou het de bedoeling zijn om de gewonde geëvacueerden aan boord van de WANDELAAR te brengen. Daar krijgen ze de eerste zorgen en kan hun toestand stabiliseren.

Daarna kan een 'selectie gemaakt worden' op basis van hun gezondheidstoestand ('triage'). De geëvacueerden kunnen naargelang de ernst van hun toestand ontscheept worden via de helikopter of via een ander vaartuig.

Meer beelden vind je op www.welkombijvloot.be ■



Colofon

Jaargang 10 - nummer 33 - maart 2014 - driemaandelijks magazine

Redactie: Tony Vuylsteke, Rita Bertens, Eva Descamps, John Pauwels, Yvette Vandevelde, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Katty Cypers, Charlotte Devriendt

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@mowvlaanderen.be
Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel