



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaargang 4 | Nummer 2 | juni 2013

Blik op de vaarweg

Scheepvaartnieuws
van Rijkswaterstaat

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Inhoud

[RWS organiseert praktijkdag veilig varen met snelle motorboten](#) | [Vlaggenschip omgedoopt in RWS1](#) | [Milou Wolters vice-president PIANC](#) | [Balanceren tussen geest en letter van de wet](#) | [Update brochure verkeersmanagement](#) | [Perfekte operatie na twee jaar voorbereiding](#) | [Nautische centrale Tilburg krijgt modernste bediensysteem](#) | [AIS en AIS-walinfrastructuur in volle vaart verder](#) | [RWS-actie: gratis goed instellen AIS-apparatuur](#) | [KPN krijgt opdracht voor verbetering mobiel internet vaarwegen](#) | [Pilot coöperatieve dieptemeting door en voor de binnenvaart](#) | [Start realisatie WiFi-hotspots voor de binnenvaart](#) | [Stewards weer paraat op de sluizen!](#) | [Beter registratie scheepsongevallen geeft beter veiligheidsbeeld](#)



Blad voor alle nautische medewerkers

Dit is *Blik op de vaarweg*. Een informatieblad voor alle nautische medewerkers van Rijkswaterstaat met nieuws over ontwikkelingen en projecten waar jullie in het werk direct mee te maken krijgen. *Blik op de vaarweg* brengt nieuws van zowel RWS Verkeer en Watermanagement als RWS Water, Verkeer en Leefomgeving. Ook nieuws vanuit andere organisatieonderdelen is welkom! Mail naar: blikopdevaarweg@rws.nl.

Aanmelden

Wil je deze digitale nieuwsbrief met scheepvaartnieuws van Rijkswaterstaat per e-mail ontvangen, meld je dan aan: blikopdevaarweg@rws.nl.



Vlaggenschip omgedoopt in RWS1

‘Ik doop u Rijkswaterstaat 1 en wens u en uw bemanning een behouden vaart.’ Met deze woorden gaf Karin Visser, HID van RWS VWM, het ruim honderd jaar oude vlaggenschip Noord-Holland van Rijkswaterstaat een nieuwe naam. Dat gebeurde op woensdag 29 mei in Lelystad Haven. Dat is overigens niet de thuishaven van de motorzeilklipper; de vaste ligplaats is Enkhuizen.

Van het aloude bijgeloof dat het omdopen van een schip ongeluk brengt, trekt RWS zich niets aan. De naamsverandering heeft een reden. De Rijkswaterstaat 1 is sinds 1 april landelijk inzetbaar voor Sterk in de Regio. Een meer representatieve locatie voor contacten met regionale partners is nauwelijks denkbaar. RWS gaat de klipper bovendien inzetten bij grote evenementen zoals Sail Amsterdam, de Marine-dagen en de Rotterdamse Wereldhavendagen, maar ook bij kleinere regionale evenementen. De Rijkswaterstaat 1 mag overigens niet op zee varen.

Rijke historie

DG Jan Hendrik Dronkers, die bij de doop aanwezig was, ging in zijn toespraak in op de rijke historie van de motor-

zeilklipper. Zo gebruikte de befaamde Cornelis Lely het schip als directievaartuig en was het betrokken bij de aanleg van de Afsluitdijk. Dronkers deed een oproep aan alle organisatieonderdelen om kennis te maken met het schip en het optimaal te benutten bij het werk en voor ondersteuning van het RWS-imago.

De hele week te reserveren

Iedere RWS-er kan – met toestemming van het afdelingshoofd – het schip reserveren, zowel voor doordeweekse dagen als voor het weekend. Voorwaarde is dat de bijeenkomst waarvoor de Rijkswaterstaat 1 wordt geboekt bijdraagt aan Sterk in de Regio of andere organisatiedoelen. De afdeling Communicatie en Strategie van RWS Midden-Nederland toetst of dit inderdaad het geval is. De kajuit biedt plaats aan maximaal 17 personen. 's Zomers, als het weer meezit en men aan dek kan blijven, kunnen 28 personen meevaren. De vaste bemanning brengt alle opvarenden behouden terug aan wal.

Meer informatie

mzk.rws1@rws.nl

RWS organiseert praktijkdag veilig varen met snelle motorboten

Zaterdag 6 juli organiseert Rijkswaterstaat in samenwerking met de Dordtse Reddingsbrigade de laatste van drie praktijkdagen voor snelle motorboten. Dat gebeurt in het kader van het project Varen doe je samen!

De eerdere praktijkdagen waren op 25 mei en 8 juni. Na een blokje theorie wordt met snelle motorboten van de reddingsbrigade een route gevaren in de omgeving van Dordrecht. Tijdens de tocht krijgen de deelnemers praktijktips voor veilig snelvaren. Ze mogen ook zelf varen onder begeleiding van een professional van de reddingsbrigade. Onderwerpen die aan bod komen, zijn onder andere: voorschriften voor vaartuig en bestuurder, regels voor snelvaren, plaats op de vaarweg, vaarsnelheid, hinderlijke

golfslag en zuiging, en de man-over-boord-manoeuvere. Na de tocht brengen de deelnemers ter afsluiting een bezoek aan de Verkeerspost in Dordrecht. Omdat het een pilot betreft is deelname aan de dag gratis.

Varen doe je Samen!

Varen doe je Samen! is in 2007 in het leven geroepen om de veiligheid op het water te vergroten. Het voorlichtingsproject wordt mogelijk gemaakt door RWS, alle provincies, enkele havenbedrijven en de watersport-

branche en loopt tot en met 2014. Voorlichting wordt gegeven via de informatieve site, de 'knooppuntenboekjes', de DVD *Veilig varen doen we Samen*, en diverse folders over veilig varen. Ook is een gratis app beschikbaar en is Varen doe je Samen! actief op social media.

Meer informatie

sandhia.gokoel@rws.nl
www.varendoejesamen.nl



Milou Wolters vice-president PIANC

De Annual General Assembly van de PIANC heeft op 21 mei Milou Wolters benoemd tot vice-president van deze internationale netwerkorganisatie. De benoeming geldt voor vier jaar. Milou is de eerste vrouw in deze functie. Ze werkt als senior adviseur bij RWS WV en als parttime docent aan de TU Delft.

Wat is PIANC voor organisatie?

‘Het is een internationaal, onafhankelijk platform voor de uitwisseling van kennis over scheepvaart, havens en vaarwegen. Dat kan gaan over tal van onderwerpen: over ontwerp, aanleg en instandhouding van vaarwegen en havens, over oevers en kusten, baggeren en milieuvriendelijke werken, zeevaart, binnenvaart en recreatievaart. PIANC is in 1885 opgericht met het doel jaarlijks een congres te organiseren. Dat gebeurt nog steeds, maar we doen veel meer. Deskundigen van over de hele wereld verzamelen in internationale werkgroepen *state of the art* informatie die ze in technische rapporten en richtlijnen uitwerken. Leden, maar ook niet-leden kunnen die rapporten aanschaffen en met die actuele informatie hun voordeel doen.’

Wie zijn de leden?

‘Binnen de nationale afdelingen zijn dat overheden, ingenieursbureaus, aannemers, onderzoeksinstituten en individuen. In grote lijnen dus alle partijen die een rol spelen bij aanleg en beheer van infrastructuur en die elkaar in PIANC op informele wijze ontmoeten.’

Wat is het belang van PIANC?

‘Het is het enige, wereldwijde platform voor kennisuitwisseling op dit gebied en een fantastisch groot netwerk, waarmee we de wereld een stukje slimmer en beter kunnen maken. Daar komt het op neer. De Nederlandse en Belgische afdelingen zijn bijvoorbeeld bezig met de organisatie van een congres in september in Maastricht en Luik over *Smart Rivers*. Iedereen kan daar laten zien wat hij op zijn vakgebied heeft ontwikkeld. Ik vind het leuk om te kunnen melden dat voor het congres twaalf RWS-papers zijn geaccepteerd, dat is een goede oogst.’

Je bent nu vice-president van het Executive

Committee, dat is het dagelijks bestuur van PIANC.

Wat doet een vice-president?

‘Mijn job is bij te dragen aan de verbetering van de organisatie. We willen nog meer leden met waardevolle kennis binnenhalen en vasthouden. Ik ga me vooral richten op het versterken van de deelname van *Young Professionals*. Verder wil ik nagaan waaraan de academische wereld binnen PIANC behoefte heeft. Daar hebben we geen volledig beeld van. Misschien is er behoefte aan verbetering van de onderlinge contacten tussen de universiteiten of aan meer samenwerking tussen universiteiten en bedrijven. Als vice-president stimuleer ik om dat in kaart te brengen en acties op te pakken.’

Waarom is RWS lid van PIANC?

‘Het is essentieel om hieraan mee te doen. Je kunt niet in je eentje alle kennis ontwikkelen en verzamelen, dat moet je samen doen. Dat levert vruchtbare samenwerkingsrelaties op met andere partijen. PIANC heeft bijvoorbeeld veel werk gemaakt van de RIS (River Information Services) Guidelines. Deze Guidelines zijn later grotendeels overgeno-

men in de RIS Directive van de Europese Unie. Dat is een mooie prestatie waar RWS een grote bijdrage aan heeft geleverd. De Nederlandse afdeling organiseert twee keer per jaar een ledenavond met lezingen en er zijn ook bedrijfsexcursies, bijvoorbeeld naar de ze Maasvlakte, een nieuwe sluis of een containerterminal. Dat is meteen een goede gelegenheid om informeel met aannemers of mensen van ingenieursbureaus te spreken, zonder dat de relatie opdrachtgever-opdrachtnemer in het geding is. Wat speelt er in de scheepvaartwereld? Wat verandert er? Welke tendensen zijn belangrijk? Daar moet je samen over praten en dat kan in zo’n ongedwongen netwerk heel goed. Ik moedig dus iedere RWS-er aan om mee te doen aan de activiteiten en vaker op ledenavonden te komen en aan bedrijfsbezoeken deel te nemen. En dan hoop ik ook veel nieuwe gezichten te zien. Zeker voor jonge mensen is er nog plek bij PIANC.’

Meer informatie

milou.wolters@rws.nl

www.pianc.nl



Handhaving:

Balanceren tussen geest en letter van de wet

Ongeveer honderd handhavers kwamen 23 april naar Utrecht om op praktisch uitvoerend niveau kennis te delen en van gedachten te wisselen. Convenanten met de binnenvaart, handhaving van vaar- en rusttijden, en eisen die worden gesteld aan boeterapporten zijn enkele van de besproken onderwerpen.

De Handhavingsdag was georganiseerd door de Inspectie Luchtvaart en Transport (ILT) met medewerking van RWS VWM. Onder de RWS-aanwezigen waren teamleiders, coördinatoren en mobiele verkeersleiders. Verder waren er medewerkers van de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam, de politie en de ILT.

Niet één situatie hetzelfde

‘De ervaring leert dat er grote behoefte is aan het delen van operationele handhavingskennis en ervaringen. We organiseren de Handhavingsdagen daarom een paar keer per jaar’, zegt Jan Paul Schuiten, coördine-

rend adviseur bij RWS. ‘Handhaven is meer dan een checklijstje afvinken. In werkelijkheid laten regels vaak veel ruimte voor interpretatie en dat is ook verstandig, want in de handhavingspraktijk is niet één situatie hetzelfde. We willen de regels streng handhaven, maar tegelijkertijd niet het type handhaver zijn dat blind is voor de omstandigheden.’

Afstemmen over dilemma's

‘De kunst van het handhaven schuilt in de balans vinden tussen de geest en de letter van de wet. Streng waar het moet, gezond verstand waar de omstandigheden daar om

vragen. Het gaat er steeds om dat we ons handelen kunnen uitleggen, zo nodig tot de rechter of de Tweede Kamer aan toe. Dat betekent niet dat iedere handhaver maar kan doen wat hij wil. Dan ontstaat er gemakkelijk een beeld van willekeur en schiet het door. De handhavingsdagen zijn juist ook bedoeld om af te stemmen over lastige, maar boeiende dilemma's uit de praktijk.’

Convenant geen vrijbrief

Op de Handhavingsdag kwamen in zeven workshops evenzovele knelpunten en vragen uit de praktijk aan bod. In de workshop over convenanten met de binnenvaart (waardoor het toezicht op de schepen verandert in toezicht op de rederijen) overheerste aanvankelijk scepsis: ‘Dat is een soort vrijbrief voor de schippers om maar hun gang te gaan.’ Maar de uitleg van Eric van Hees van ILT over de manier waarop de audits bij

De RWS 72, een van de patrouillevaartuigen van RWS, in volle vaart Foto: beeldbank.rws.nl, Jeroen Mies



de bedrijven vorm krijgen – zichtovertreddingen zijn hiervoor belangrijke input – werkte verhelderend. Eric maakte duidelijk dat de reder tijdens ‘kantooraudits’ nadrukkelijk wordt aangesproken op praktijkwaarnemingen. Hij drukte de deelnemers op het hart om de convenantcontactpersonen bij ILT vooral ook te voeden met waarnemingen. Als uit de praktijk blijkt dat convenantschepen de regels stelselmatig slecht (blijven) naleven, dan wordt het convenant beëindigd.

Handhaving van vaar- en rusttijden

Een onderwerp dat al langere tijd de gemeenderen bezighoudt, is de handhaving van vaar- en rusttijden. Controle van deze regels, anders dan een puur administratieve controle van het vaartijdenboek, is complex. Bovendien houden de regels weinig rekening met technische innovaties waardoor er soms onbegrip is over nut en noodzaak. Onvoldoende rust is een belangrijk risico op de vaarwegen, maar tegelijkertijd is een moderniseringsslag in de regelgeving nodig. De handhavende instanties zijn hierover in gesprek met DG Bereikbaarheid. Handhavers hebben immers ook een belangrijke signaalfunctie voor het beleid. Maar het gaat hier om Europese regelgeving; het zal dus zeker nog enige tijd duren voor deze regelgeving is gemoderniseerd. Hoe gaan handhavers hier in de tussentijd in de praktijk mee om? Er voorlopig maar geen aandacht aan besteden, is – gezien het risico – geen aantrekkelijke optie. Het beste is om ook hier afspraken te maken over een goede balans tussen de letter en de geest van de wet, was de conclusie.

Ruimte voor de geest van de wet

Annet Bronnawasser van ILT stelde – als concreet voorbeeld – de vraag aan de orde of de afspraak moet zijn om voor een kleine overtreding, zoals een overschrijding van de rusttijd met minder dan een uur, meteen een boete op te leggen of juist niet. De regels schrijven tot op ongeveer de minuut nauwkeurig voor tot hoe lang er mag worden gevaren. In de praktijk zijn er tal van overmachtsituaties waardoor de schipper hier iets overheen kan gaan zonder dat dit acuut tot ernstige veiligheidsrisico's leidt. In de hierop volgende discussie was goed te zien dat er medewerkers zijn die houvast vinden in de letter van de wet en mede-

werkers die meer in de geest van de wet wensen te handelen. Uiteindelijk was de consensus dat er ruimte moet zijn voor de geest van de wet, maar dat tegelijkertijd moet worden gewaakt voor notoire overtreders die hier ‘misbruik’ van maken. Daar hoort bij dat handhavers elkaar effectief inzicht geven in het specifieke naleefgedrag van individuele schippers.

Boeterapporten: vermeld omstandigheden

Sinds 2010 is de Binnenvaartwet van kracht, die bestuursrechtelijk wordt gehandhaafd. Het Bureau Bestuurlijke Boete van de ILT handelt dit af, op basis van boeterapporten van de handhavers. Maar niet alle rapporten voldoen aan de inhoudelijke eisen. Zo ging een schipper op de bon wegens illegaal afmeren, zonder dat in het boeterapport werd vermeld dat hij daar tijdelijk lag omdat hij een ziek bemanningslid moest afzetten. De boete werd om deze reden uiteindelijk niet opgelegd. Een juridisch medewerker van het Bureau Bestuurlijke Boete maakte aan de hand van dit en andere aansprekende voorbeelden duidelijk dat ook voor de rechter de specifieke omstandigheden belangrijk meewegen. Handhaving blijft steeds weer minder zwart wit dan vaak wordt gedacht.

Waar trekt RWS de streep?

Overige workshops gingen over open rondvaartboten en de eisen die aan de technische uitrusting van schepen worden gesteld. Dat laatste onderwerp raakte aan de discussie die nu op de achtergrond speelt over de afbakening van handhavingstaken tussen ILT en RWS. Ergens ligt het voor de hand dat handhavers van RWS, wanneer ze voor verkeersgedragingen een schip bezoeken, meteen ook een aantal technische voorschriften aan het schip ‘meenemen’ in de controlestaat. Voor de schipper heeft het als voordeel dat er minder controlerende instanties van nota bene dezelfde minister ‘achter elkaar’ over de vloer komen. Aan de andere kant is RWS eerst en vooral vaarwegbeheerder en is ILT de inspectiedienst. Waar trekken we de grens? Principieel of toch ook een beetje pragmatisch zijn?!

Meer informatie

jan-paul.schuiten@rws.nl

Update brochure verkeersmanagement

De brochure *Verkeersmanagement op het water*: De basis op orde is per 1 augustus aangepast aan de actualiteit. Deze brochure geeft informatie over de IDVV-projecten VOS, IDoS en VCM en ook over AIS. Net als de eerste uitgave (2012) is hij bedoeld voor nautische medewerkers. Hij wordt uitgedeeld tijdens IDVV-informatiebijeenkomsten, maar je kunt hem ook bestellen. Stuur hiervoor een e-mail naar marilou.koster@rws.nl.



Plaatsing stadsbrug over de Waal

Perfekte operatie na twee jaar voorbereiding

De collega's op de verkeerspost Nijmegen hebben sinds 20 april in oostelijke richting een nieuwe skyline. Hun blik op de scherpe bocht in de Waal wordt voortaan doorsneden door de nieuwe 'Stadsbrug'. De 285 meter lange stalen boogconstructie van de brug, een juweel van civiele architectuur, is op 20 april in zijn geheel over de Waal op zijn twee landhoofden geplaatst. Voor de verkeersleiders die in district Nijmegen het scheepvaartverkeer in goede banen leiden, was het na twee jaar van voorbereiding een hoogtepunt. Adviseur Verkeersmanagement Brian Vrijaldenhoven vertelt.

'Voor ons als verkeersmanagers speelde de bouw van die brug eigenlijk al eerder. In het programma van eisen dat de gemeente Nijmegen voor de aanbesteding opstelde, moesten ook de belangen van de vaarwegbeheerder worden meegenomen. De brug zou niet alleen een stukje zicht op de Waal wegnemen, maar ook een gat maken in onze radardekking. Die effecten wilden we natuurlijk gecompenseerd hebben vóórdat de brug op zijn plaats zou liggen. De aannemer zou in zijn aanbieding bovendien rekening mogen houden met een maximaal acceptabele stremming van slechts één maal tien aaneengesloten uren in de gehele bouwperiode.'

Procedures en draaiboeken

De voorbereidingen voor het feitelijke invaren van de brug begonnen twee jaar geleden met een aanvraag voor stremming bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg. Een jaar geleden werd toestemming verleend. Toen begon voor Vrijaldenhoven het echte werk. 'We moesten in overleg met de aannemer een goede procedure ontwikkelen voor het vaststellen van de datum. Kans op te sterke wind en de marge tussen te hoog en te laag water maakten een opzet met alternatieven noodzakelijk. Daarnaast moesten we een waterdicht draaiboek maken voor het stoppen en weer op gang brengen van het verkeer op de drukste vaarweg van Europa. Eind vorig jaar

hebben we een eerste brainstormsessie belegd. Dat deden we met mind mapping. De voorlopige draaiboeken die daar uitkwamen hebben we in januari hier op de verkeerspost besproken met de contactpersonen van onze klanten en stakeholders: Schuttevaer, de grote duwvaartreders die voor erts en kolen aan een strak schema vastzitten, en de lokale rederijen, om er een paar te noemen. En zo werd versie na versie het draaiboek steeds vollediger.'

Een echte netwerkervaring

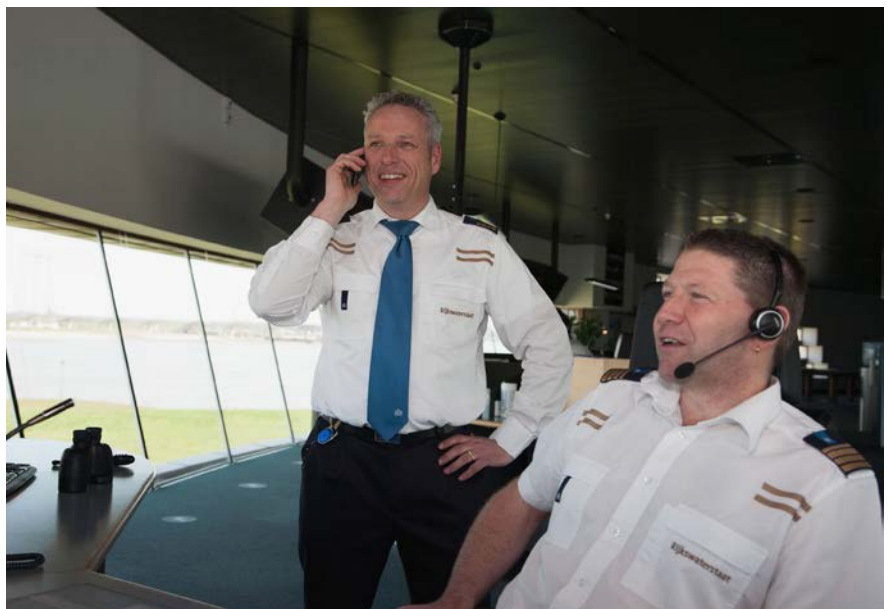
'De definitieve versie van het draaiboek hebben we breed verspreid naar alle relevante punten in het hoofdvaarwegennet. Op zo'n moment wordt tastbaar hoezeer het hoofdvaarwegennet één samenhangend geheel vormt. Vanaf onze Duitse buurman, de Reviercentrale in Duisburg, tot aan de verkeerspost in Dordrecht en de Prinses

Irenesluis bij Wijk bij Duurstede, was iedereen bij de strategie betrokken. Schepen tot klasse Vb konden we zoveel mogelijk via Nederrijn en Lek omleiden. De sluizen in Driel, Amerongen en Hagestein zijn in het etmaal van de stremming daarom 24 uur bediend. In ons district hebben we alle medewerkers van de Mobiele Verkeersdienst ingeroosterd en we kregen versterking van Nederrijn-Lek. De collega's in Dordrecht hebben samen met het KLPD onze reguliere handhavingstaken erbij genomen, zodat wij ons volledig op de verkeersbegeleiding konden concentreren. Dat samenspel was een mooie ervaring.'

Slecht geslapen

Op de woensdagmiddag voorafgaand aan de grote operatie belegde Vrijaldenhoven op de verkeerspost nog een laatste briefing. Alles klopte. Nergens een los eindje. En toch

20 april: Brian Vrijaldenhoven ontvangt een telefoontje dat de invaarloperatie is geslaagd en het scheepvaartverkeer weer op gang kan komen Foto: Thea van den Heuvel DAPH





De invaaroeratie Foto: Thea van den Heuvel DAPH

sliep hij slecht, de laatste nachten. ‘Ja, dat kreeg ik thuis te horen. Wat lig je toch te piekeren! In mijn hoofd draaide alsmáar die ene vraag in hetzelfde kringetje: heb ik wel overal aan gedacht? We hadden onze checklist afgewerkt en álle communicatietaken uitgevoerd. Op alle “wat...als”-vragen wisten we een antwoord. We hadden zelfs nog rekening gehouden met een eventuele waterrecreant die op geen enkele informatie-stroom is aangesloten, en zouden in overleg met de havenmeester op die bewuste zaterdag de jachthaven in Nijmegen met een kabel afsluiten. En toch bleef ik in mijn hoofd maar scannen of op de checklist zelf niet iets ontbrak.’

Perfekte operatie

De onrust bleek overbodig. Zaterdagochtend om zes uur vatte de Mobiele Verkeersdienst post bij de Pannerdense Kop en benedenstrooms van Nijmegen. Niet lang daarna was de Waal bij Nijmegen volledig vrij van scheepvaart en kon de operatie beginnen. Twee pontons van 100 x 33 meter en daarop 285 meter boogbrug, in een spinnenweb van staalkabels over de rivier van de kant getrokken, gedraaid en exact op

de juiste plaats gemanoeuvreed. Een goede voorstelling van die operatie is [hier](#) te zien.

Zo’n 10 duizend belangstellenden volgden vanaf de oevers het plaatsen van de brug. Heel wat VIP’s waren er in feestelijke stemming bij. ‘Van dat alles hebben wij maar weinig meegekregen’, zegt Vrijaldenhoven. ‘Ook al was er geen scheepvaart, we hadden genoeg om handen. Bij uitzondering mochten schepen in beide richtingen vóór de locaties van de stremming op de rivier ankeren om te wachten. Dat moest goed worden begeleid. Aan het eind van de middag lag aan beide zijden een lint van wel honderd schepen. En voor schippers die willen weten hoe het ermee staat, moet je er zijn. Elk uur verspreidden we zelf één gelijkkluidend verslag van de stand van zaken naar alle posten. Ik stond als enige in voortdurend contact met één contactman van de aannemer. De aannemer klaarde de klus binnen de tien uur en toen, zo tegen vijven, begon het spektakel voor ons pas goed.’

Anker op, de spannendste uren

Niemand op de post Nijmegen had ooit eerder meegemaakt dat twee konvoien van

zo’n honderd geankerde schepen met soms ongeduldige schippers in tegenovergestelde richtingen weer in beweging moeten komen. ‘Ook daarvoor hadden we een procedure klaarliggen: eerst de afvaart. Die schepen moesten na het anker lichten immers op stroom ronddraaien. Dat kan niet als er al opvaart is. We hebben dat helemaal met aanwijzingen begeleid: ieder op z’n beurt. Adrenaline-uren waren het, waarin mijn collega’s vijf kwartier praten in één uur moesten persen. Na twee uur waren alle schepen voor de afvaart weer onderweg en konden we beginnen met het opstarten van de opvaart. Dat duurde ruim vier uur. Toen dat allemaal achter de rug was, daalde over deze verkeerspost een intens gevoel van tevredenheid. En voor zover dat niet uit onszelf kwam zorgden anderen daar wel voor. We kregen complimenten van de gemeente Nijmegen, berichten met niets dan lof van de grote rederijen, individuele felicitaties van schippers. Ja, er zijn soms momenten dat we trots mogen zijn op onszelf. Dit was er een van.’

Meer informatie

brian.vrijaldenhoven@rws.nl

Nautische centrale Tilburg krijgt modernste bediensysteem

In Tilburg zijn de voorbereidingen voor de verbouwing en modernisering van de nautische centrale in volle gang. Omgevingsmanager Anneke Dam vertelt meer over de complexe operatie.

Anneke Dam te midden van de bijna voltallige klankbordgroep. Staand van links naar rechts: Leobert van der Wielen, Pim Zebregs, Jan Zwanenberg, Anneke Dam, Martin Hems, Bart van Loon, Mari van den Hooven. Zittend van links naar rechts: Bart Smits, Jan Steevens en Judith Hennissen



Anneke: ‘We gaan de huidige nautische centrale in Tilburg (NCT) grondig verbouwen en uitbreiden. Bovendien wordt het systeem voor bediening op afstand, dat nog dateert uit 1995, ingrijpend gemoderniseerd. Dat gebeurt volgens de nieuwste landelijke kaders. We maken 24 bestaande bruggen en sluizen geschikt om ze via het nieuwe systeem te kunnen bedienen. Daarbij zijn drie Noord-Limburgse sluizen en twee bruggen die in beheer zijn bij de gemeente Weert. Die worden nu nog lokaal bediend. Een nieuwe sluis in het Wilhelminakanaal en twee sluizen die we bouwen in een ander groot Brabants project: de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, worden straks ook aangesloten op de NCT.’

Eind 2014 klaar

Aannemer Istimewa is nu bezig met het ontwerp en andere voorbereidingen. In het najaar zet hij op het terrein van de huidige centrale een tijdelijke centrale neer. In januari volgend jaar verhuizen de bedieners naar de tijdelijke centrale. Van februari tot en met juli 2014 vindt de verbouwing plaats. In juli gaat iedereen terug naar het vernieuwde onderkomen en worden de objecten op het nieuwe bediensysteem aangesloten. Eind 2014 moet de hele operatie klaar zijn.

Planningpuzzel

RWS heeft nu al contacten met wegbeheerders in verband met de stremmingen die



Het Wilhelminakanaal loopt door Tilburg

zullen ontstaan als de bruggen en sluizen worden aangepast. Anneke: ‘Veel van onze bruggen en sluizen liggen in een stedelijke omgeving, dus er is veel overleg nodig met de gemeentes, maar ook met de hulpdiensten en onze waterdistricten (in verband met de scheepvaartstremmingen). We gaan bijvoorbeeld in de stad Tilburg acht bruggen aanpakken. Dat kan niet allemaal tegelijk, want dan zit het verkeer in de stad vast. Maar als we de bruggen apart aanpakken, stremmen we acht keer het kanaal. Daarnaast moeten we rekening houden met de overlast die het voor de bediening oplevert: zij kunnen geen acht bruggen tegelijk bedienen in een testfase. Het is nog een hele puzzel om alles goed te plannen, ook al gaat het niet om stremmingen van weken, maar van telkens hooguit twee dagen, bij voorkeur in het weekend.’

Zo min mogelijk extra belasting voor bedieners

Zowel in de voorbereidings- als de uitvoeringsfase is een belangrijke rol weggelegd

voor de klankbordgroep van voornamelijk bedieners. Niet alleen het projectteam, maar ook de klankbordgroep beoordeelt ontwerpen van bijvoorbeeld de nautische centrale of cameraplannen. Bovendien zijn zij een soort ambassadeurs die meehelpen om alles wat op stapel staat uit te leggen aan hun collega's.

Het is de bedoeling dat de bedieners de aanpassingen aan de bruggen en sluizen testen. Dat moeten ze veilig naast hun gewone werk kunnen doen. Daarom willen ze dat steeds maar aan twee, maximaal drie objecten tegelijk wordt gewerkt. Anneke: ‘Bij de aanbesteding van deze klus hebben we om een plan gevraagd waarin de belasting voor de bedieners zoveel mogelijk is beperkt. Aannemer Istimewa is daar ook op geselecteerd. Hij maakt bijvoorbeeld eerst de twaalf bruggen die al vanuit de Tilburgse centrale worden bediend geschikt voor het nieuwe bediensysteem. Daarna gaan ze alle twaalf in één weekend van de huidige centrale over naar de tijdelijke centrale. Daardoor kunnen ook alle bedieners in één keer over, iets waarvan ze hebben aangegeven dat graag te willen. De eerste tijd zal iemand van Istimewa aanwezig zijn als vraagbaak, zodat de bedieners het nieuwe systeem veilig in gebruik kunnen nemen.’

Meer informatie
anneke.dam@rws.nl

Bediening op afstand

In Brabant is bediening op afstand al in 1995 begonnen. In totaal worden 37 van de 48 complexen (brug of brug plus sluis) al op afstand bediend, via vier bedien centrales. Zodra ze aan vervanging toe zijn en er geld voor is, krijgen ook de drie andere Brabantse bedien centrales onderdak in Tilburg. Dat gebeurt in fases tot aan 2020.

AIS en AIS-walinfrastructuur in volle vaart verder

Het gaat goed met de invoering van het *Automatic Identification System* (AIS) aan boord van binnenvaartschepen en de beroepspassagiersvaart. Ongeveer 95 procent heeft een AIS-transponder aan boord. Om de AIS-signalen van deze schepen te kunnen omzetten in bruikbare verkeersbeelden op de verkeers- en bedienposten, worden onder verantwoordelijkheid van RWS 45 basisstations geplaatst en ook dat gaat voorspoedig.

Het is de bedoeling dat het (inland) AIS op schepen in combinatie met de AIS-walinfrastructuur gaat bijdragen aan een vlotter, veiliger en betrouwbaarder verkeer op het hoofdvaarwegennet. Ook zal het naar verwachting een gerichter en sneller optreden bij calamiteiten op de vaarweg mogelijk maken.

Systeem op vijf posten operationeel

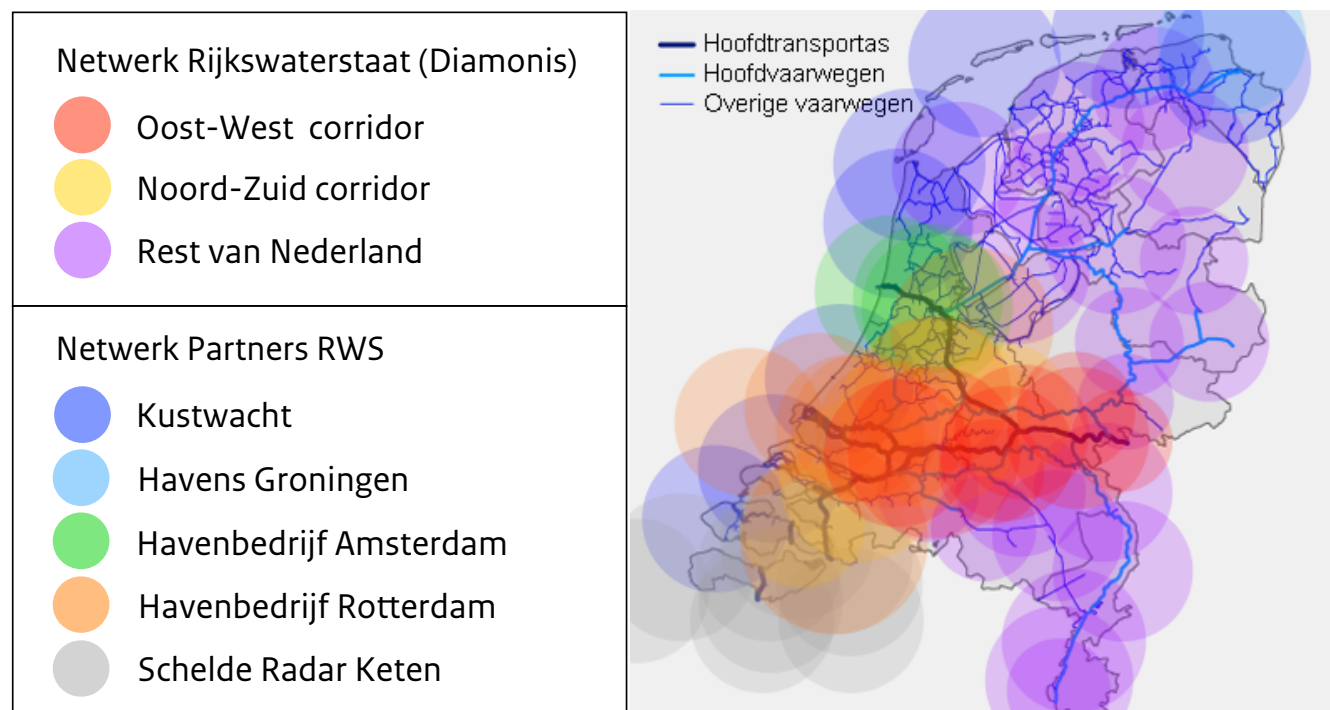
De basisstations komen langs alle rijkswaagen en overige vaarwegen van klasse IV en hoger. Bovendien werkt RWS samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de Schelde-Radar-Keten (SRK) en de Kustwacht. Door ook van hun AIS-data gebruik te maken, ontstaat een

dekkend net over heel Nederland. Langs de twee hoofdcorridors Rotterdam-Duitsland en Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen zijn alle achttien benodigde basisstations geplaatst en zijn de verbindingen met de posten Wijk bij Duurstede, Tiel, Dordrecht, Krammer en Kreekrak getest. Het systeem langs deze twee corridors is op deze posten sinds half juni operationeel. De komende tijd moet blijken of alles goed blijft werken en waar verbeteringen wenselijk of noodzakelijk zijn. Ook het merendeel van de overige 27 basisstations is geplaatst. De laatste stations zullen voor het eind van 2013 gereed en operationeel zijn.

Rader Ais Fusie en NARCIS

De verkregen AIS- informatie wordt via de centrale DIAMONIS-computer bewerkt en als verkeersbeeld gepresenteerd in de verkeers- en bedienposten. Dit gebeurt door middel van een fusie tussen de AIS-data en de radarbeelden, aangeduid met RAF (Radar AIS Fusie), en/of door een webapplicatie, aangeduid met NARCIS. NARCIS staat voor *Netherlands Ais Realtime Consolidated Information System*. Voorheen was de aanduiding TTI-website (afgeleid van *Tactical Traffic Image*), maar deze (werk)naam bleek in de praktijk onduidelijk en eigenlijk ook niet helemaal juist. Daarom is naar een nieuwe naam

Inland-AIS basestations in Nederland



gezocht die de lading beter dekt en die meer aanspreekt.

NARCIS is oorspronkelijk vooral bedoeld voor de posten zonder radar i.c. de bedienposten. Het systeem geeft een vollediger, betrouwbaarder en real-time verkeersbeeld en biedt mogelijkheden om een groter gebied dan het radargebied van een verkeerspost te bekijken.

De NARCIS-webapplicatie kan dus ook voor de verkeersposten toegevoegde waarde hebben. Daarom gaat RWS van de tweede helft van dit jaar na op welke verkeersposten behalve RAF ook NARCIS wenselijk of noodzakelijk is. Ook wordt bekeken of het mogelijk is om overige aanvragen – bijvoorbeeld van andere vaarwegbeheerders – voor een NARCIS-applicatie te honoreren.

Optimaliseren van de verkeersafwikkeling

Verwacht wordt dat de operators op de verkeers- en bedienposten dankzij RAF en NARCIS het vaarwegverkeer efficiënter kunnen begeleiden. Doordat de sluismeesters eerder weten wanneer welke schepen bij een sluis aankomen en daar hun kolking op afstemmen, kunnen ze de sluis-capaciteit optimaal benutten. En de brug-

wachters kunnen de opening van de brug beter plannen. Dat biedt voor de scheepvaart én het wegverkeer voordelen. Per saldo verbetert daarmee de verkeersafwikkeling over de hele vaarweg/corridor: het oponthoud neemt af en de capaciteit neemt toe. De NARCIS-applicatie functioneert overigens nog niet naar behoren. Daarom wordt hard gewerkt aan de verbetering van de performance van het systeem.

Instructie en opleiding operators

Voordat de basisstations operationeel werden, is de eerste groep operators opgeleid en geïnstrueerd. Daarbij is onder andere gebruikgemaakt van een E-learning module die samen met het Corporate Learning Center (CLC) is ontwikkeld. De operators kunnen daardoor op de computer de instructie volgen waar en wanneer het hen uitkomt. En dat is gelet op de beschikbaarheid van de operators en de roosterproblematiek een belangrijk voordeel. Ook de overige operators – nog zo'n zevenhonderd in getal – zullen via deze E-learning module vertrouwd raken met de nieuwe applicaties.

Verantwoording aan de EU

De Europese Unie verleent, in het kader van het TEN-T programma, subsidie voor het

project AIS-walinfrastructuur. Dat betekent dat aan Brussel verantwoording moet worden afgelegd. Daarom vindt onder andere een evaluatie plaats van het effect van de AIS-walinfrastructuur op de organisatie van de scheepvaartbegeleiding. De tussentijdse evaluatie is eind mei afgerond en aan de EU gezonden. De verbeterpunten uit deze eerste evaluatie worden meegenomen bij de verdere implementatie van de AIS-walinfrastructuur. Er wordt ook nog een definitieve evaluatie gehouden. Deze is half juni gestart en moet eind augustus gereed zijn. De resultaten hiervan zullen in de volgende Blik op de vaarweg te lezen zijn.

Overdracht van projectorganisatie naar lijnorganisatie

Het project AIS-walinfrastructuur eindigt eind dit jaar. Vanaf begin juni werken alle partijen nauw samen aan een gefaseerde overdracht van de verantwoordelijkheden aan de lijnorganisatie, dat wil zeggen RWS VWM en RWS CIV. Het is de bedoeling dat het project per 1 januari 2014 volledig is overgedragen.

Meer informatie

huub.cramer@rws.nl

monique.naus@rws.nl

RWS-actie: gratis goed instellen AIS-apparatuur

Van 7 tot en met 23 mei gaf Rijkswaterstaat in samenwerking met de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam binnenvaartschippers de gelegenheid om gratis hun AIS-apparatuur juist te laten programmeren door een gecertificeerde monteur. De actie was een succes. In totaal zijn 105 schepen bezocht.

Naar verwachting zal binnen niet al te lange tijd AIS voor de binnenvaart verplicht worden. Sinds 2009 is al een groot aantal binnenvaartschepen uitgerust met AIS, onder andere dankzij pilotprojecten en de subsidieregeling *Inland AIS-apparaten*. Uit een evaluatie is echter gebleken dat ongeveer 10 procent van de geïnstalleerde apparaten verkeerde informatie uitzendt en mogelijk foutief is ingesteld. Dat kan indirect de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen. Om de binnenvaart tegemoet te komen en niet onnodig op kosten te jagen, organiseerden RWS en de havenbedrijven

van Rotterdam en Amsterdam de actie: gratis goed instellen AIS-apparatuur.

Geen oponthoud

Een patrouillevaartuig met monteur voer in mei acht dagen in de omgeving van Dordrecht en in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Aan boord van het patrouillevaartuig kon worden vastgesteld of een AIS de correcte informatie verstuurde. Klopte er iets niet, dan klom – als de schipper dat wilde – de monteur aan boord van het desbetreffende schip om tijdens de reis de instellingen te verbeteren. De schepen hadden dus geen oponthoud. Deelname aan de actie was uiteraard geheel vrijwillig. De resultaten zullen worden besproken met de binnenvaartbranche. Na evaluatie wordt besloten of er een vervolg komt.

Meer informatie

ivo.ten.broeke@rws.nl

Pilot coöperatieve dieptemeting door en voor de binnenvaart

Het IDVV-project *Dieptemeting* voert momenteel een technische pilot uit met behulp van tien binnenvaartschepen op de Waal. Hierbij wordt de aan boord gemeten kielspeling omgerekend naar actuele waterdieptes op de gevaar route.

Accurate en actuele informatie over de waterdiepte is belangrijk voor een schipper, want het bepaalt hoe hij efficiënt kan varen en hoeveel lading hij kan meenemen. Schippers hebben er dus baat bij als ze de informatie over vaardieptes, die ze aan boord verzamelen met hun echolood en GPS-plaatsbepalingssysteem, met elkaar delen. Het project

Dieptemeting, een project binnen het programma *Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen*, probeert schippers daarvoor enthousiast te maken (zie Blik op de Vaarweg, maart 2013).

De technische pilot, die tot 1 juli 2013 duurt, is een eerste concrete opmaat naar grootschalige uitwisseling – via het mobiele internet – van deze informatie door de binnenvaart voor de binnenvaart.

Meer informatie
wendy.batist@rws.nl

KPN krijgt opdracht voor verbetering mobiel internet vaarwegen

Rijkswaterstaat gaat met KPN in zee om nog dit jaar de kwaliteit van het netwerk voor mobiel internet op vaarwegen te verbeteren. Op 32 punten langs de belangrijkste vaarwegen plaatst KPN nieuwe zendmasten, breidt zendmasten uit of regelt antennes op bestaande masten opnieuw in.

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu maakte vorig jaar september bekend 2,5 miljoen euro te zullen investeren in de verbetering van mobiel internet voor de binnenvaart. In dat verband wordt de komende maanden ook een twintigtal binnenhavens en ligplaatsen voor de

beroepsvaart uitgerust met WiFi-hotspots (zie volgende pagina in deze Blik op de vaarweg). De plannen maken deel uit van het RWS-programma *Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen* (IDVV).

Metaal en radiogolven gaan slecht samen

Schippers klaagden al lang over het slechte bereik op sommige plekken op de vaarwegen. Uit onderzoek bleek dat de mobiele netwerken wel aan de wettelijke eisen voldoen, maar dat de omstandigheden op stalen schepen problemen veroorzaken. De metalen romp en kajuit sluiten radiogolven als het ware gedeeltelijk buiten. Ook

het getinte glas van stuurhutten hindert het doorgeven van radiosignalen. Bij schutting in een sluis ligt het schip bovendien buiten het directe bereik van zendmasten. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse wees uit dat het veel goedkoper is om de netwerken te versterken dan elk schip met een speciale antenne met versterker uit te rusten.

Problemen in buitenland blijven

Als KPN aan het eind van dit jaar klaar is, is het leeuwendeel van de problemen in Nederland opgelost. In het buitenland zullen de binnenschippers nog wel problemen blijven ondervinden, niet alleen met de ontvangst, maar ook met de kosten van roaming, vooral op de Donau. Een lichtpuntje is dat de Duitse overheid een onderzoek naar de kwaliteit van mobiel internet op vaarwegen heeft aangekondigd, vergelijkbaar met het Nederlandse onderzoek.

Meer informatie
wendy.batist@rws.nl

Louis Rustenhoven (links), directeur Marketing & Sales KPN, en Jacco de Kok (rechts), programmadirecteur IDVV Rijkswaterstaat, schudden elkaar de hand na de ondertekening van de overeenkomst. In het midden Nico Anten, directeur van Connekt.



Start realisatie WiFi-hotspots voor de binnenvaart

Het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) realiseert in samenwerking met de binnenvaartsector een netwerk van WiFi-hotspots. Ze komen op belangrijke ligplaatsen en in binnenhavens voor de professionele binnenvaart. Minister Schultz van Haegen van IenM gaf hiervoor op 6 juni het startsein tijdens de jaarvergadering van Koninklijke Schuttevaer, de belangenbehartiger van de beroepsbinnenvaart.

De minister overhandigde symbolisch een WiFi-kastje aan Bert Luijendijk, vice-voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Binnenhavens (NVB) (zie foto). Schultz: 'Betere toegang tot internet biedt binnenvaartschippers de kans meer en sneller

digitale informatie uit te wisselen, zoals meldingen over de lading en de reis, adviezen over wachttijden, drukte bij knelpunten en last-minute afspraken over laden en lossen. Het verbetert de concurrentiepositie van de sector.'

Grote voordelen voor schippers én beheerders

De komende maanden worden op ongeveer twintig plekken WiFi-hotspots verwezenlijkt, waaronder de Maashaven in Rotterdam, de Houthaven in Amsterdam, Zeeland Seaports, Zwiijndrecht en Moerdijk. Ze geven schippers tegen geringe vergoeding toegang tot breedband internet op specifieke locaties. Bijvoorbeeld voor het updaten van softwareprogramma's, het downloaden van grote hoeveelheden data en audio-/video-toepassingen. Volgens de NVB vergroot dit initiatief de aantrekkelijkheid van havens en ligplaatsen. Luijendijk: 'Havenbeheerders kunnen de WiFi-hotspots gebruiken als digital portal van de haven. Bij het aanmelden krijgen schippers informatie over ligplaatsen, havenvoorzieningen of andere zaken van belang.' De verwachting is dat de eerste WiFi-hotspots in september in gebruik zullen zijn.

Meer informatie

wendy.batist@rws.nl



Foto: © Van der Kloet Foto & Videoproducties

Stewards weer paraat op de sluizen!

Vanaf 24 juni zet Rijkswaterstaat weer stewards in op een aantal drukke of voor de recreatievaart complexe sluizen. Op sluis Sambeek en sluis Belfeld werken voor het eerst stewards. Dit omdat daar kolkstromingen zijn, waardoor recreatievaart en beroepsvaart meer in elkaars vaarwater komen. Met hulp van stewards vindt het invaren en afmeren sneller plaats en wordt de ruimte in de sluis beter benut.

Meer informatie

ilonka.bouwknegt@rws.nl

VWM-afdeling	Sluisobject en -locatie	Vaarweg
Noord-Oost	Roggebotsluis (Dronten)	Veluwe Randmeren
	Nijkerkersluis (Nijkerk)	Veluwe Randmeren
	Sluis Eefde (Eefde)	Twentekanaal
Noord-West	Oranjesluizen (Amsterdam)	Het IJ → Buiten IJ → IJmeer
Zuid-West	Grevelingensluis (Bruinisse)	Oosterschelde → Grevelingenmeer
	Zandkreeksluis (nabij Goes)	Oosterschelde → Veerse Meer
Zuid-Oost	Sluis Born (Born)	Julianakanaal
	Sluis Maasbracht (Maasbracht)	Julianakanaal
	Sluis Linne (Heel)	Maas
	Sluis Sambeek (nabij Boxmeer)	Maas
	Sluis Belfeld (Belfeld)	Maas

Betere registratie scheepsongevallen geeft beter veiligheidsbeeld

Sinds begin april geldt voor vaarwegbeheerders een nieuwe richtlijn voor het registreren van scheepsongevallen. De afspraken die in de richtlijn zijn vastgelegd, leiden tot één landelijk en uniform beeld van de ongevallen. Dat beeld is nodig voor een goed beheer en om beleid desgewenst aan te scherpen en de veiligheid op de vaarwegen sneller, efficiënter en eenduidiger te verbeteren.

De afdeling Veiligheidsmanagement en Verkeersveiligheid van RWS WVL heeft de richtlijn opgesteld, in samenwerking met regionale diensten van RWS, het Scheepvaartverkeerscentrum, havenbedrijven en de Kustwacht. Karin Visser – die met VWM de richtlijn gaat uitvoeren – heeft hem namens RWS ondertekend. Verder tekenden de havens van Rotterdam, Amsterdam en Scheveningen, Marinehaven Den Helder, de Kustwacht en DG Bereikbaarheid.

Gelijk niveau registratie

Vanwege te grote verschillen in de registratie ontbrak tot voor kort een duidelijk beeld van de veiligheid op de vaarwegen. Gaat alles nu heel anders? Nee, maar wel beter en uniformer. De richtlijn zorgt ervoor dat alle vaarwegbeheerders een gelijk niveau van registratie hanteren, zodat een compleet en goed overzicht ontstaat van de scheepsongevallen op de binnenwateren en de Noordzee.

Elke dag beter

Het moment van ondertekenen sluit goed aan bij de overgang van al het nautisch personeel van RWS naar VWM. In het kader van *Elke dag beter* werken VWM en de andere partijen er nu hard aan om de registratie op orde te krijgen.

Volgens de richtlijn is landelijke registratie verplicht voor scheepsongevallen:

- met lichte schade en/of zeer lichtgewonden
- met overtredingen (b.v. alcoholgebruik of overtreding van de Scheepvaartverkeerswet)
- waarbij sprake is van aanvaring tussen twee of meerdere varende schepen
- met méér dan lichte schade, lichte milieuschade of licht letsel

- waarbij brand, ontploffing en/of zinken heeft plaatsgevonden of een technisch gebrek de oorzaak is
- met schade waarbij een overheidsvaartuig of een ambtenaar in functie is betrokken
- waarbij schade is ontstaan, maar het ongeval niet is gemeld of waarbij is doorgevaaren.

De partijen hebben afgesproken om ook een ongeval zonder of met zeer lichte schade landelijk te registreren, maar melding is in dit geval alleen **verplicht** als de nautische beheerder actie heeft ondernomen op het gebied van verkeers- of incidentmanagement of een (gedetailleerde) inspectie heeft uitgevoerd om vast te stellen of onderhoudswerk nodig is als gevolg van het ongeval. De richtlijn sluit naadloos aan op de richt-

lijn van het Openbaar Ministerie die geldt voor opsporingsambtenaren.

Het nut van registratie

Door een goede registratie komt er meer en betere informatie beschikbaar over risicogroepen van vaarweggebruikers die betrokken zijn bij scheepsongevallen, over vermoedelijke oorzaken en over de aard en omvang van de schade. Betere en uniforme registratie geeft bovendien meer inzicht in de kwetsbaarheid van bepaalde objecten (bijvoorbeeld faalkansen van stuwen en sluizen). Ook wordt duidelijker waar zich ongevallen concentreren en wat de aard is van nautische veiligheidsrisico's in een bepaald gebied. Door dit alles en doordat de landelijke registratie trends en ontwikkelingen zichtbaar maakt, kan veel gericht actie worden ondernomen.

Meer informatie

timco.van.brummelen@rws.nl

dimitri.vander.heid@rws.nl

[Klik hier voor de richtlijn](#)



Blik op de vaarweg is een driemaandelijks informatiebulletin, bestemd voor de nautische medewerkers van RWS. Het is gezamenlijk uitgave van RWS Verkeer- en Watermanagement en RWS Water, Verkeer en Leefomgeving.

Op intranet vind je meer informatie over Verkeer- en Watermanagement (VWM) en Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) onder het kopje [Organisatie](#).

Heb je zelf onderwerpen voor *Blik op de vaarweg*, neem dan contact op met de redactie via blikopdevaarweg@rws.nl.

Redactie: Marianne Jongen (WNZ), Diederik Fleuren (VWM), Dina Lo-Kioeng-Shioe (VWM) en Vera van der Meijde-Guikers (VWM).

Aanmelden voor de digitale *Blik op de vaarweg*:
blikopdevaarweg@rws.nl