

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1002
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 19 april 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Scheldegebied - Uitrol van de dynamische kielspeling (2)

Op mijn schriftelijke vraag nr. 213 van 10 november 2017 antwoordde de minister dat het DKS-project (dynamische kielspeling) de concurrentiepositie van onze havens zal verbeteren, mits de vrijwaring van de veiligheid van het scheepsvaartverkeer. Het DKS-project heeft wat vertraging opgelopen, maar alles wordt in werking gesteld om die vertraging te beperken. De vertraging van het project is te wijten aan het valideren van de dynamische methode. Het uitvoeren van meetreizen met containerschepen en tankers varende naar en vanuit Antwerpen en de vereiste wetenschappelijke analyse van deze meetreizen is hier de oorzaak van.

De voorbereiding van de meetreizen en de meetanalyse hebben meer tijd gevraagd dan oorspronkelijk ingeschat. De minister antwoordde dat de definitieve invoering van het systeem van dynamische kielspeling gepland zou zijn voor medio 2018.

Is het DKS-project inmiddels al opgestart zoals de minister eerder aangaf? Zo neen, wat is de reden hiervoor? Is de minister ervan op de hoogte wanneer de opstart van het DKS-project is gepland?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1002 van 19 april 2018

van **ANNICK DE RIDDER**

Het project DKS zit nog steeds in de fase van het schaduwdraaien en meer bepaald in de validatie van de berekeningen waarbij wordt onderzocht of de modellering van de verticale scheepsbeweging voldoende nauwkeurig is. Deze validatie is noodzakelijk opdat kan worden gegarandeerd dat de nieuwe toegankelijkheidsberekening gepaard gaat met veilige toelatings voor op- of afvaart naar of van de Scheldehavens. De modellering, welke deel uitmaakt van het DKS-rekenhart, wordt aangeboden door de aannemer Charta/CGI.

Teneinde het rekenhart van DKS te valideren, werden door het Nederlandse Loodswezen en het Vlaamse DAB Loodswezen meetreizen uitgevoerd op respectievelijk bulkvaart naar Vlissingen-Sloehaven (zeven reizen) en tank- en containervaart naar en van Antwerpen (tot op heden acht reizen). Deze meetreizen werden door het Waterbouwkundig Laboratorium (WL) (met assistentie van de Universiteit Gent, de afdeling Maritieme Techniek (UGent)) verwerkt en geanalyseerd opdat een rechtstreekse vergelijking tussen de meetreizen en de DKS-berekening mogelijk werd. De resultaten uit de meetreizen werden aangeboden aan Charta/CGI. Op heden werden door Charta/CGI vier opvaarten naar Vlissingen-Sloehaven en twee afvaarten uit Antwerpen vergeleken met de DKS-berekeningen.

Uit deze vergelijking bleek echter dat de overeenstemming tussen verticale scheepsbewegingen, zoals waargenomen tijdens de meetreizen enerzijds en zoals berekend in DKS anderzijds (en dan met name zeker de vaart op het riviergedeelte), onvoldoende was om de DKS-methode operationeel in te zetten.

Om een betere overeenstemming te bekomen, werden er verschillende verdere onderzoekstrajecten opgestart. Zo onderzoeken WL/UGent de oorsprong van de verticale scheepsbeweging, zoals opgemeten tijdens de meetreizen (hiervoor worden de bewegingen gerelateerd aan vaarsnelheden, kielspelingen, zeeklimaat, saliniteit, wind, bochten, scheepsontmoetingen, roer- en schroefgebruik), en onderzoekt Charta/CGI op welke wijze deze fenomenen (indien noodzakelijk) in de DKS-berekening kunnen worden opgenomen.

Wat de implementatiedatum voor dynamische kielspeling betreft; hiervoor zal aan de eerstvolgende vergadering van de Permanente Commissie het advies worden aangeleverd dat er verder onderzoek nodig is en dat voorlopig nog geen implementatiedatum is te bepalen, maar in ieder geval later dan medio 2018.