

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 213

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 10 november 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Scheldegebied - Uitrol van de dynamische kielspeling

Kielspeling is de ruimte tussen het diepste punt van een schip en de bodem en fluctueert naargelang de diepte van het water en hoe zwaar het schip beladen is. Voor de berekening van de vereiste minimale kielspeling voor scheepvaartverkeer op de Schelde wordt er enkel rekening gehouden met de voorspelde stand van het getij en niet met de dynamisch gemeten reële stand, wat een commercieel nadeel oplevert tegenover andere havens. De havens van bijvoorbeeld Rotterdam en Eemshaven hebben dit nadeel niet, omdat ze al sinds 2009 het systeem van dynamische kielspeling gebruiken. Bij een winst van 15 à 20 centimeter kielspeling (door dynamische en dus reële meting), kan een containerschip ongeveer 1000 à 1500 ton meer vracht vervoeren.

Om het concurrentienadeel weg te werken dat Vlaamse havens hierdoor ondervinden, gaf de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart (PC) opdracht aan de universiteit van Gent om te onderzoeken of een dynamische bepaling van de kielspeling in het Scheldegebied ook mogelijk is. Het resultaat van dat onderzoek is positief, en wijst op de voordelen die er aan verbonden zijn.

Op basis van deze resultaten heeft de PC opdracht gegeven aan Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) om het project 'Dynamische Kielspeling' (DKS) op te starten. De ontwikkeling van DKS zou in 2016 afgerond moeten geweest zijn, met volledige operationalisering in juni 2017. Volgens verschillende bronnen is dit evenwel nog niet het geval.

1. Is de minister overtuigd van de noodzaak van het overschakelen op dynamische kielspeling, teneinde de concurrentiepositie van onze Vlaamse havens te verbeteren?
2. Is de uitrol van het DKS-project inmiddels afgerond? Zo neen, waarom niet? Welke redenen zijn er voor de mogelijke vertraging in de uitrol? Welke acties zullen worden ondernomen om een snelle opstart te kunnen garanderen?
3. Op welke termijn zal het systeem van dynamische kielspeling operationeel zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 213 van 10 november 2017

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Het overschakelen naar een dynamische kielspeling kan inderdaad de concurrentiepositie van onze havens verbeteren, omdat hierdoor diepgangsverbeteringen mogelijk zijn. Ik ben hier uiteraard voorstander van. Wel dient de overschakeling doordacht te gebeuren, zodat de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in het gedrang komt.
2. Het project heeft inderdaad vertraging opgelopen, maar alles wordt in het werk gesteld om die vertraging te beperken. De software voor het berekenen van de dynamische kielspeling is sinds 1 maart 2017 gebruiksklaar. Vanaf die datum is het schaduwdraaien gestart. Dit betekent dat de berekening volgens de deterministische methode (voorlopig) nog richtinggevend blijft, maar dat er daarnaast ook berekeningen volgens de dynamische methode worden uitgevoerd. De bedoeling van het schaduwdraaien is om de dynamische rekenmethode te testen en te valideren vooraleer ze definitief in te voeren. De vertraging in het project houdt verband met het valideren van de dynamische methode. Dit is te wijten aan het uitvoeren van meetreizen met containerschepen en tankers varende naar en vanuit Antwerpen en de vereiste wetenschappelijke analyse van deze meetreizen. De voorbereiding van deze meetreizen, evenals de meetanalyse heeft meer tijd gevraagd dan oorspronkelijk ingeschat. Het doel van de meetreizen en de analyse is om een grondig inzicht te krijgen in de scheepsbewegingen ten opzichte van het wateroppervlak. Bij het hanteren van een dynamische kielspeling is dit cruciaal om de kans op bodembraking zo klein mogelijk te houden. De meetreizen zijn door de DAB Loodswezen in september 2017 gestart. Er zijn minstens een tiental meetreizen vereist om een adequaat wetenschappelijk beeld van de scheepsbewegingen te verwerven. De arbeidsintensieve analyses gebeuren door het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout. Een andere vertragende factor is dat de door de rederijen aan te leveren stabiliteitsparameters van hun schepen ruim onder de verwachtingen blijven. De gegevens worden niet aangeleverd of zijn onvolledig. Kennis van de scheepsstabiliteitsparameters is echter een absolute vereiste voor het overschakelen naar een dynamische kielspeling. De projectgroep dynamische kielspeling en het Havenbedrijf Antwerpen benaderen nu de reders om de gegevens correct aangeleverd te krijgen.
3. De definitieve invoering van het systeem van dynamische kielspeling wordt voorzien voor medio 2018.