

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1109
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 30 april 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Beloodsen van zwaardere schepen naar Antwerpen - Rekenmodel en proefvaarten

De Belgische rivierloodsen hebben een rekenmodel uitgewerkt waarbij schepen bij een grotere diepgang naar Antwerpen kunnen varen. Daardoor kunnen ze meer lading aan boord nemen, wat goed is voor de reders en de haven. De eerste test vond eind februari plaats. De maximaal toegelaten diepgang voor zeeschepen die naar Antwerpen varen, bedraagt 15,5 meter. Volgens nieuwe berekeningen van de rivierloodsen, die schepen op de Schelde begeleiden van en naar de Antwerpse haven, kan dat echter worden opgetrokken tot 16 meter.

Een rivierloods werkte een wiskundig model uit dat aantoont op welke momenten het mogelijk is om grote zeeschepen met een diepgang van 16 meter veilig naar Antwerpen te laten varen. Daarbij werd rekening gehouden met tal van factoren: de drempels of ondiepe plaatsen in de Schelde, de getijden, atmosferische invloeden, de densiteit van het water, de snelheden van de schepen, de toestand van de rivier en de vrije ruimte onder het schip. Die moet op zee minstens 15 procent van de diepgang van het schip bedragen en op de rivier 12,5 procent.

Eind februari vond de eerste proefvaart plaats. Nadien zouden op korte termijn ook testen worden uitgevoerd voor 16 meter diepgang. Het is de bedoeling dat schepen met deze diepgang op dagelijkse basis in Antwerpen kunnen binnenlopen. Om schepen met een grotere diepgang op dagelijkse basis naar Antwerpen te loodsen, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan, zoals een VHF-kanaal in het Deurganckdok voor ongestoorde communicatie tussen de loods en de sleepboten en een betere IT-ondersteuning.

1. Wat zijn de resultaten van de proefvaart?
2. Zijn er ondertussen bijkomende proefvaarten uitgevoerd en wat waren de resultaten?
3. Hoe staat de minister tegenover het voorstel van de loodsen?
4. Zijn de Vlaamse havenbedrijven gewonnen voor het initiatief?
5. Is de minister van plan budgetten te reserveren voor een VHF-kanaal in het Deurganckdok en een betere IT-ondersteuning?

ANTWOORD

op vraag nr. 1109 van 30 april 2021
van **WIM VERHEYDEN**

1. Een eerste testvaart is doorgegaan op 27 februari 2021. Hierna heeft een evaluatie plaatsgevonden met de verschillende betrokken nautische ketenpartners.

Uit de eerste proefvaart en evaluatie zijn enkele verbeterpunten van de ketenwerking naar voren gekomen. De proefvaart werd verder algemeen positief geëvalueerd door de GNA, de haven, reders en de beide Loodswezens (Vlaamse en Nederlandse). Er werd dan ook besloten de volgende testvaarten door te laten gaan.

2. De testvaarten zijn nog aan de gang. Er zijn in overleg 6 testvaarten voorzien. Voor deze testomgeving zijn afspraken gemaakt met de haven en reders om geleidelijk aan de diepgang te verhogen en de beide Loodswezens de kans te geven om hun expertise in te zetten tijdens deze testvaarten.

De concrete planning van de toekomstige testvaarten is moeilijk in te schatten. Dit hangt onder meer af van de schepen die voldoende diepgang hebben (hangt af van de belading van de schepen en de voorziene lading voor de haven), de havens, reders, klanten van de haven vaarroutes, schepen... Na elk testmoment volgt een evaluatie om samen de bevindingen te kijken.

3. De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart (PC) heeft een akkoord gegeven voor de testvaarten daar het bestaande rekenmodel voor de Schelde (WESP) heeft uitgewezen dat opvaarten met 16 meter diepgang tot de mogelijkheden behoort. Deze mogelijkheid werden door een werkgroep loodsen vanaf 2019 theoretisch onderzocht met de nodige simulaties.

Als Vlaams minister bevoegd voor MOW met de maritieme bevoegdheden in portefeuille, ondersteun ik elk initiatief voor de verdere optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van de havens.

4. De Vlaamse havenbedrijven werken mee aan de testen en zijn bijgevolg gewonnen voor het initiatief. Op dit moment varen er schepen met een maximum diepgang van 15,50 meter naar Antwerpen. Om de concurrentiepositie van de haven te versterken is het belangrijk om de eerste aanloophaven of *'first port of call'* te kunnen zijn. Een schip met meer lading, dat dus dieper in het water ligt, kan zo ook de Haven van Antwerpen aandoen. Door de verhoging van de toegestane diepgang met 5 dm (160 -155 dm) wordt de laadcapaciteit van het schip aanzienlijk verhoogd.
5. Reeds geruime tijd lopen er initiatieven om de problematiek van het VHF kanaal (lees: storing van de kanalen van de andere regio's) in het Deurganckdok aan te pakken. Daarnaast worden ook alle mogelijkheden onderzocht om een ander VHF kanaal te vinden voor het Deurganckdok. Dit verloopt samen met de bevoegde diensten, het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) en het Nederlandse Agentschap Telecom.

Er zijn echter internationale ontwikkelingen waarbij er verschillende VHF kanalen komen te vervallen. Dit roept de noodzaak op van een herschikking van de bestaande VHF kanalen en een ver doorgevoerde digitalisering. De ontwikkeling van de tools

voor deze laatste beperken zich echter nog tot pilootprojecten, die nauwgezet worden opgevolgd. Dit om zo snel als mogelijk innovaties en verbeteringen aan te brengen. Tot deze tijd worden de best mogelijke tussenoplossingen voorzien.