



De loods gaat aan boord - © Sandra De Canck / Loodswezen



de Swath Westdiep op weg naar een containerschip om de loods op te halen - © Sandra De Canck / Loodswezen

Kustwachtpartner: Loodswezen dab

Wanneer een schip dat langer is dan tachtig meter, onze kust- of Scheldehavens in of uit wil, of in die havens een nautisch manoeuvre uitvoert, dan heeft het in principe de plicht om zich te laten bijstaan door een loods: iemand die het gebied door en door kent, weet wat de stroming er doet, welke invloed de wind heeft, hoe diep de vaargeul is en waar de eventuele hindernissen zich bevinden.

Vanuit vier locaties (Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Vlissingen) biedt Loodswezen dab haar dienstverlening aan. Deze Dienst Afzonderlijk Beheer is samen met Vloot dab, Afdeling Scheepvaartbegeleiding en Afdeling Kust een onderdeel van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), dat rechtstreeks ressorteert onder het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse Overheid.

De missie van het Loodswezen is het vlot en veilig loods en beloods van de scheepvaart van en naar de Vlaamse havens, tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

“Onze corebusiness is uiteraard het loods en beloods van schepen, maar eigenlijk is onze opdracht vierledig”, legt Sandra De Canck uit. Zij is commercieel directeur van het Loodswezen en staat ons te woord in de hoofdzetel, gelegen aan de Antwerpse Tavernierkaai. *“Wij spelen een actieve rol bij het coördineren van de verkeersstromen van en naar de Vlaamse havens. We loods de schepen aan boord of van op afstand, we delen nautische expertise en knowhow en we ontwikkelen en voeren een automatisch datasysteem.”*

Jaarlijks 100.000 loodsbewegingen

De actieradius van het Loodswezen omvat 400 zeemijlen vaarweg (dat is 740 kilometer), vijf havengebieden, dertien



Onze loods kennen als geen ander de verschillende vaarroutes doorheen de Vlaamse banken en loods de schepen veilig en vlot door één van de drukste vaargebieden ter wereld.”

Sandra De Canck



de SWATH Westdiep – © Sandra De Canck / Loodswezen



het Swath-moederschip Wandelaar - © Sandra De Canck / Loodswezen

//
 Alles haarfijn op elkaar afstemmen is noodzakelijk, want de scheepvaart kent een continue schaalvergroting en stopt nooit. Het gaat steeds door, 's nachts, tijdens het weekend, in de vakantie, altijd!"

Sandra De Canck

zeesluizen en een steeds groter wordend aantal aanlegplaatsen. Deze zone strekt zich uit van het aanloopgebied van onze kust- en Scheldehavens, stroomopwaarts de Schelde tot in Temse, het kanaal Gent-Terneuzen, de Moervaart en de Gentse Darsen en dokken. De schepen worden steeds groter, het scheepvaartverkeer steeds drukker en toch gebeuren er geen ernstige ongevallen. Dat is het resultaat van een betere verkeersbegeleiding, planning en beloodsing. Jaarlijks vinden er 100.000 loodsbewegingen plaats. Daarbij is er een continue evaluatie en bijsturing van de samenwerking met de verschillende partners en zusterorganisaties van het Loodswezen.

De SWATH's: comfortabel, veilig en snel!

Sinds 2012 kan het Loodswezen gebruikmaken van de vier SWATH-schepen (small waterplane area twin hull) van Vloot dab: het moederschip Wandelaar en drie tenders: de Westdiep, de Westerschelde en de

Wielingen. Het moederschip heeft verblijfsmogelijkheden voor de loodsen en opereert nabij de Loodskruispost Wandelaar (voor de kust van Oostende, ter hoogte van de Kwintebankboei). Eén operationele tender doet dienst rond het moederschip en een andere zorgt voor het overbrengen van de loodsen vanuit Oostende naar het moederschip. De derde tender blijft in reserve in de thuishaven Oostende.

Een SWATH is een schip dat qua rompontwerp vergelijkbaar is met een catamaran. Alleen is het volume van het schip bij de waterlijn veel kleiner. Het is gebouwd op twee torpedovormige drijvers die zich onder de waterlijn bevinden. Daarop staan smalle struts die het bovenschip ondersteunen. Omdat het schip door zijn constructie vrijwel geen contact met de waterlijn heeft, ondervindt het weinig invloed van de golven, zelfs op volle zee en bij hoge snelheden. Een SWATH trotseert golven tot wel vier meter en blijft dus ook in slechte weersomstandigheden zeer stabiel. "Dat komt onze servicegraad

alleen maar ten goede", zegt mevrouw De Canck. "Vroeger moesten we ongeveer 35 dagen per jaar stoppen, omdat het gezien de weersomstandigheden te gevaarlijk was om een loods aan boord te brengen. Tegenwoordig liggen we nog amper twaalf uur per jaar stil."

Sinds de komst van de SWATH's moeten schepen niet meer stil liggen om een loods aan boord te nemen of af te zetten. Dit levert verschillende voordelen op. Uiteraard is er het tijdsvoordeel. Omdat het loodsmanoeuvre al varend wordt uitgevoerd, blijft een tankschip ongeveer een uur en een containerschip zo'n 45 minuten oponthoud bespaard. Daarmee zijn de wachttijden van schepen, veroorzaakt door het Loodswezen, teruggeschoefd van 10% naar 1%.

"Het moederschip heeft aan bak- en stuurboord een jol", legt Sandra De Canck uit. "Dat is een klein hogesnelheidsbootje dat we met een kraan te water laten. We gebruiken de jollen enkel wanneer een te beloodsen schip niet SWATH-operabel is. Dat kan zijn vanwege het berghout - er is minstens 40 m. vrije opening nodig - of omdat het vrijboord van het te beloodsen schip te klein is. Maar in normale omstandigheden komt een tender-SWATH langszij het schip om de loods aan boord te brengen."

Het vaargebied is er ook veel veiliger op geworden. De aanvaringen die vroeger in het beloodsingsgebied plaatsvonden, zijn met de komst van de nieuwe schepen tot nul gereduceerd!

Ketenwerking

Hoe verloopt zo'n beloodsing nu praktisch? Sandra De Canck: "Schepen komen toe vanuit het westen via de Loodskruispost Wandelaar, of vanuit het noorden via de Nederlandse Loodskruispost Steenbank. En wanneer een schip vanuit Frankrijk in onze territoriale wateren terechtkomt, is er radarcontact met de radarpost 'Oostdijkbank'. Dat is de meest westelijke radartoren van de Schelderadarketen. Vanaf dat moment volgt de verkeersleiding het schip. Het is immers onze zusterorganisatie Afdeling Scheepvaartbegeleiding die samen met de Nederlandse collega's van Rijkswaterstaat de vijf bemande en 21 onbemande radartorens van de Schelderadarketen beheert."

De puzzelstukjes van de ketenwerking schuiven op de juiste plaats, want hier komt het verhaal van de Vessel Traffic Services (VTS) en het Central Broker System, de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. Dat kunt u nalezen in ons artikel over de Afdeling Scheepvaartbegeleiding (Neptunus 309 – juli 2014).

Het Central Broker System is verbonden met de verschillende havensystemen en loodsdiensten. Dat maakt de nodige controles mogelijk: Is het schip loodsplichtig? Heeft het een loods besteld? Is de aanlegplaats vrij? Is de sluis vrij? Is het schip tijgebonden? Op dit ogenblik worden alle partners in de keten ingeschakeld.



De loods, van boord gehaald met de jol, komt terug op het moederschip. - © Sandra De Canck / Loodswezen



de SWATH Westdiep langsij het moederschip Wandelaar - © Sandra De Canck / Loodswezen

Sandra De Canck: "Een loodsplichtig schip moet zes uur voor aankomst bij één van de Loodskruisposten een loods bestellen via de havensystemen. Voor een schip dat de haven verlaat, is dat drie uur vooraf. Onze loodsdienstcoördinatoren zorgen ervoor dat er tijdig een loods wordt opgeroepen en ingezet. Schepen met een grote diepgang krijgen een tijvenster en voor sommige grote containerschepen wordt ook een vaarplan opgesteld. Onze loodsen kennen als geen ander de verschillende vaarroutes doorheen de Vlaamse banken en loodsen de schepen veilig en vlot door één van de drukste vaargebieden ter wereld. Wist je dat er in onze regio jaarlijks zo'n 300.000 scheepsbewegingen plaatsvinden? Nog een partner in deze ketenwerking is onze zusterorganisatie Afdeling Kust. Hun hydrografische dienst peilt continu alle vaarroutes en geeft de zeekaarten op basis van deze gegevens tweewekelijks een update. Tegenwoordig gebeurt dat allemaal digitaal. Voor de peilingen zetten ze de hydrografische schepen van Vloot dab in. Vier keer per dag maken ze ook

een professioneel kustweerbericht voor de scheepvaart op."

Wanneer een schip een kusthaven als bestemming heeft, zal een kustloods rechtstreeks vanaf de Loodskruispost Wandelaar het schip naar die kusthaven loodsen. Wanneer het schip naar Gent of Antwerpen vaart, brengt een tender-SWATH een loods vanaf het moederschip Wandelaar aan boord. Op de rede van Vlissingen vindt dan een loodswissel plaats. Als een schip Antwerpen als eindbestemming heeft, haalt een redeboot de zeeloods af, nadat een rivierloods aan boord is gegaan om de reis verder te zetten. Voor schepen met Gent als eindbestemming, lost een kanaalloods de zeeloods af. Hij zal daarna het schip via de Westsluis van Terneuzen veilig tot in de haven van Gent loodsen.

Loodswezen dab heeft dus vier loodskorpsen: de zeeloodsen, de kustloodsen, de rivierloodsen en de

kanaalloodsen. Elke loods heeft zijn eigen specificatie en training. Nuttig om weten is dat de rivierloodsen in Antwerpen de schepen veilig tot aan de sluisen brengen. Eens de sluisen voorbij, krijgen schepen begeleiding van de dokloodsen. Hun organisatie, Brabo, maakt geen deel uit van Loodswezen dab.

Uiteraard betalen de koopvaardijsschepen voor de dienstverlening. "Wij zijn als dab - en de naam zegt het eigenlijk al, Dienst Afzonderlijk Beheer - zelf verantwoordelijk voor onze inkomsten", aldus Sandra De Canck. "Vooreerst betaalt een schip voor het verkeersbegeleidingssysteem (VBS) en het loodsgeld zelf wordt bepaald in functie van het af te leggen traject en de blokkmaat van het schip. Dat is een driedimensionale parameter, bestaande uit de maximum lengte, de maximum breedte en de maximale zomerdiepgang. Zowel België als Nederland maken gebruik van de Westerschelde. We hebben dus een sterke operationele samenwerking met de Nederlandse tak van het Loodswezen. Jaarlijks bekijken we samen de inkomsten aan loodsgelden en sinds de onafhankelijkheid van België geldt dezelfde verdeelsleutel: 72,5 % is voor Vlaanderen, 27,5 % voor Nederland."

Slecht-weer-oplossing

Soms laten de weersomstandigheden niet meer toe om een loods veilig aan boord van een te beloodsen schip te brengen. Wanneer de meteorologische vooruitzichten



Vroeger moesten we ongeveer 35 dagen per jaar stoppen, omdat het gezien de weersomstandigheden te gevaarlijk was om een loods aan boord te brengen. Tegenwoordig liggen we nog amper twaalf uur per jaar stil."

Sandra De Canck

dit onheil voorspellen, worden de loodsen uitgestuurd naar de radarcentrale van Zeebrugge. Van daaruit kunnen ze de radarbeelden bekijken en door moderne radiocommunicatie (VHF) de kapiteins van de via de Westpost invarende schepen adviseren bij hun navigatie. De Nederlandse loodsen verzekeren het loodsen op afstand (LOA) via de Steenbank en het redegebied Vlissingen. Alleen schepen die minder dan 175 meter lang zijn, een diepgang van minder dan 80dm hebben en geen gevaarlijke goederen transporteren, komen in aanmerking voor LOA. Het loodsen op afstand is enkel van toepassing bij inkomende vaart. Wie veilig in de haven ligt, blijft daar tot de storm letterlijk is gaan liggen...

"Onze loodsen kennen het hele vaargebied als de binnenkant van hun broekzak", zegt Sandra De Canck. "En precies die expertise draagt bij tot een veilige scheepvaart. Dat gaat veel verder dan enkel maar het loodsen. Het gebeurt niet zelden dat men professioneel advies inroept wanneer er risicovolle transporten over onze wateren moeten gebeuren. Of wanneer moeilijk handelbare schepen in onze zone moeten navigeren. Soms zijn er werken aan de gang, zoals het bergen van een wrak of baggerwerkzaamheden. Vraagt iemand of een Vlaamse haven wel vlot en veilig toegankelijk is in de gegeven omstandigheden, dan kennen wij het antwoord. Zelfs voor de bouw van de nieuwe sluisen in Panama heeft men onze kennis ingeroepen..." Het Belgische bedrijf Technum-Tractebel Engineering was actief als projectleider voor het



loods met portofoon - © Sandra De Canck / Loodswezen



Eén van de twee jollen van het moederschip - © Sandra De Canck / Loodswezen

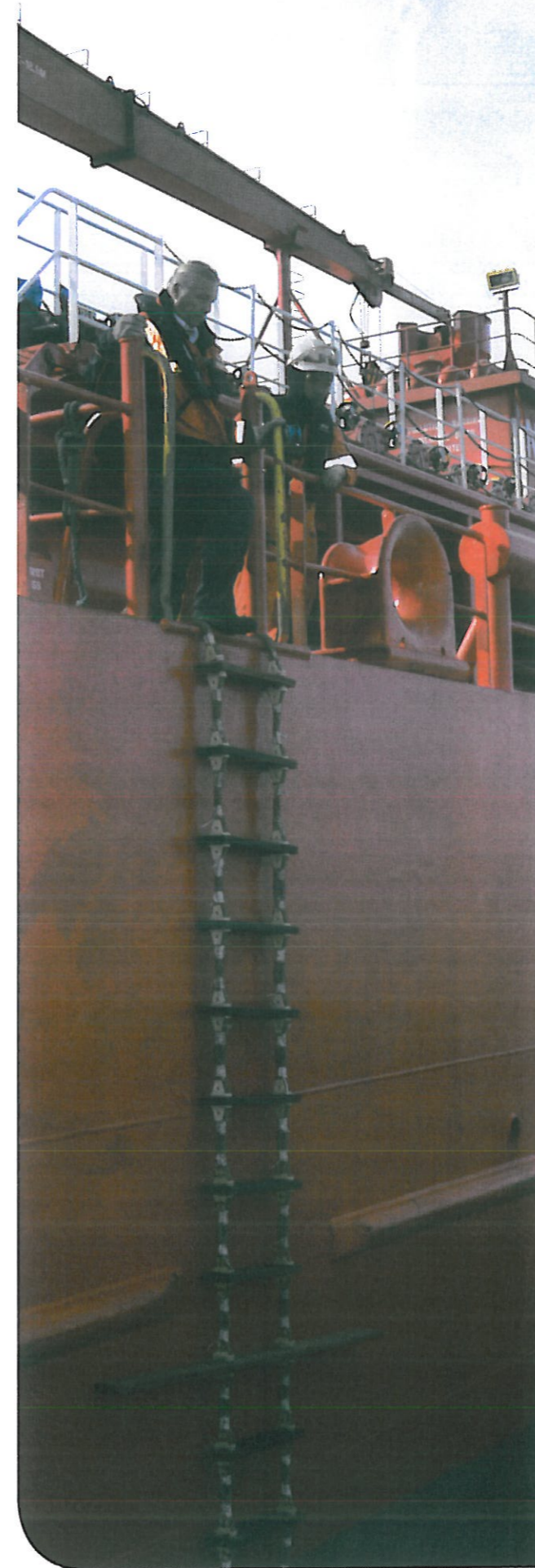
ontwerp van de nieuwe Panamasluizen. Ze zijn trouwens geïnspireerd op de Antwerpse Berendrechtssluis, de grootste ter wereld.

Geen alledaags beroep

Alles bij elkaar werken zo'n 450 mensen voor Loodswezen dab. Vooreerst zijn er de 370 loodsen. Die hebben allemaal zeevaartschool gelopen en moeten heel wat nautische ervaring kunnen voorleggen alvorens ze bij het Loodswezen kunnen solliciteren. Vooraleer ze effectief als loods aan de slag gaan, duurt hun training nog minstens een jaar. *"Afhankelijk van het korps waarin de loodsen werken, hebben ze een specifiek opleidingstraject"*, gaat Sandra De Canck verder. *"Na een jaar mogen ze schepen van minder dan honderd meter lang beloodsen, maar het duurt twaalf jaar vooraleer een loods de allergrootste schepen ter wereld naar binnen brengt."*

De overige medewerkers van Loodswezen dab staan in voor administratie en logistiek. Een niet onbelangrijke groep zijn de zogenaamde 'lodico's', de loodsdienstcoördinatoren. Zij roepen de loodsen op, zetten ze in en regelen transport om de loodsen na een opdracht snel tot bij een volgend schip te krijgen. Loodsen en 'lodico's' werken in een beurtroelsysteem 24 uur per dag, zeven dagen op zeven. Sandra De Canck: *"We proberen steeds om een inkomend schip te combineren met een uitgaand schip. Alles haarfijn op elkaar afstemmen is noodzakelijk, want de scheepvaart kent een continue schaalvergroting en stopt nooit. Het gaat steeds door, 's nachts, tijdens het weekend, in de vakantie, altijd! Daarenboven is ons actiegebied één van de drukste vaarroutes van Europa. De scheepvaartwereld evolueert constant en het is van groot belang om te begrijpen hoe elk radertje ervan in elkaar moet passen. Alles draait rond de ketenwerking, de manier waarop alles samenhangt en de wisselwerking tussen de verschillende partners..."*

Franky Bruneel



Een loods gaat van boord na beloodsing - © Sandra De Canck / Loodswezen



Een loods gaat aan boord van een containerschip - © Sandra De Canck / Loodswezen