

Een 'rotonde' op zee

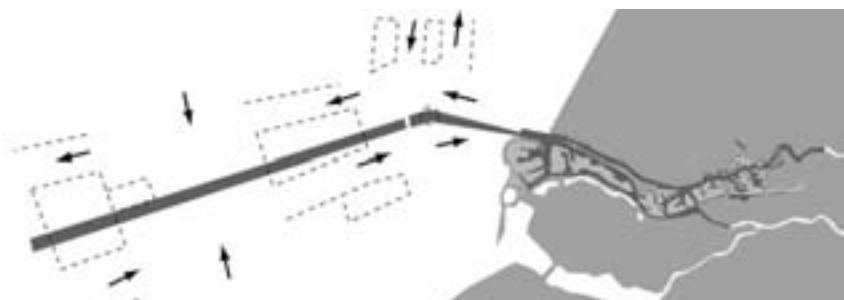
De optimalisatie van het Havennaderingssysteem van Rotterdam.

Om je een haven van wereldklasse te durven en te mogen noemen, moet je er onder meer voor zorgdragen, dat alle scheepvaartverkeer en gerelateerde activiteiten "veilig, schoon, beveiligd en vlot" verlopen in de zo genoemde "Port Area". Vandaag, maar ook in de toekomst.

De haven wordt steeds drukker, wat op zich een zeer goed teken is, maar daarvoor zijn verschillende maatregelen en controles nodig. Eerst zal kort worden toegelicht hoe het er in de haven aan toe gaat en vervolgens gaat dit artikel in op een ingrijpende verandering: de scheepvaartverkeersrotonde net buiten de haven van Rotterdam.

J.C. Lems

Havenmeester van Rotterdam en Rijkshavenmeester



Beheergebied havenbedrijf Rotterdam.
(J.C. Lems)

De zorg voor een veilige, schone, beveiligde en vlotte afwikkeling van handelingen binnen de haven is aan mij bestuurlijk opgedragen door de minister van Verkeer en Waterstaat, resp. de colleges van B&W en de burgemeesters van de betreffende zeehavengemeentes in de regio Rotterdam-Rijnmond.

Alle benodigde bevoegdheden voor de regio Rotterdam-Rijnmond zijn in één functionaris verenigd:

- de Havenmeester van Rotterdam;
- de Rijkshavenmeester en
- de Port Security Officer.

De genoemde Port Area strekt zich uit van ca. 60 km buiten de kustlijn, tot ca. 40 km het binnenland in en omvat:

a. Buitengaats:

- het aanloopgebied naar Rotterdam;
- de ankergebieden en
- het beloodsingsgebied.

Samen ook wel genoemd "het buitengaats verkeersscheidingsstelsel Maar West Outer + Inner & Maas North.

b. Binnengaats:

(Vrijwel) alle gemeentelijke havenbekkens en vaarwegen in de genoemde regio, van Hoek van Holland tot Ridderkerk.

Een buitengaats gebied is een stuk zeegebied, dat gelegen is voor de monding van de rivier (c.q. de Nieuwe Waterweg) die toegang geeft tot de haven(s). In de ankergebieden gaan de schepen voor anker omdat ze bijvoorbeeld moeten wachten voordat ze de haven in kunnen of omdat ze wachten op nadere instructies van de reder. Omdat hier zeer veel zeeschepen (inkomende en uit-

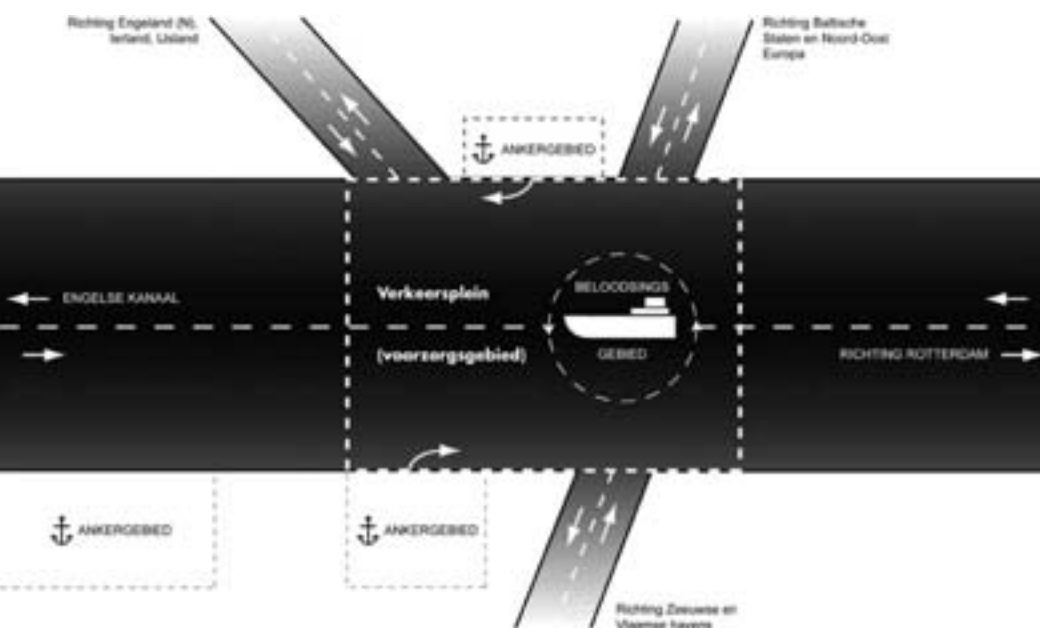
gaande vaart van/naar Rotterdam) samenkomen zijn in de navigatiekaart verkeersordeningsaanwijzingen gegeven, waaraan men zich dient te houden (verkeersscheidingsstelsel). Ook zijn de aanbevolen ankergebieden aangegeven in de navigatiekaart

Het beloodsingsgebied is het gebied waar de loodsen aan boord worden gebracht (inkomende vaart) of worden afgehaald (uitgaande vaart).

In 2007 deden ongeveer 38.000 zeeschepen en zo'n 180.000 binnenvaartschepen Rotterdam-Rijnmond aan. In totaal goed voor ongeveer een miljoen scheepvaartbewegingen in dit gebied. En de haven is alleen maar aan het groeien. Het aantal zeeschepen naar Rotterdam neemt nu al jaarlijks met een dikke duizend toe. Wanneer de Maasvlakte 2, gepland voor 2013, gereed is, zal dit nog verder oplopen.

Het is echter niet alleen de verkeersintensiteit die toeneemt, maar ook de scheepsafmetingen, van zowel de zeevaart als de binnenvaart. Het aantal zeeschepen dat langer is dan 380m en dieper steekt dan 14,3m neemt ook jaarlijks aanzienlijk toe. Deze ontwikkelingen brengen nieuwe eisen voor de haven met zich mee, omdat dit type schepen, vanwege hun afmetingen zeer nauwkeurig speciale vaargeulen in het verkeersscheidingsstelsel dienen te volgen.

De opdracht van de Havenmeester is op zich simpel; de huidige niveaus van veilig, schoon, beveiligd en vlot opereren



De 'Rotonde' in de Noordzee.
(J.C. Lems)

dienen gehandhaafd te worden. Dat is weliswaar moeilijk door alle te nemen maatregelen, maar niet onmogelijk. Voorbeelden van de te nemen maatregelen zijn het innoveren van het scheepvaartverkeersbegeleidingssysteem, en van de informatieverwerkende systemen.

Met het scheepvaartverkeersbegeleidingssysteem wordt de organisatie en uitrusting bedoeld die de verkeersafhandeling plant en begeleidt. De planning gebeurt in het Havencoördinatiecentrum en de actuele begeleiding van de schepen vanuit de diverse verkeerscentrales, vanachter geavanceerde walradarapparatuur (zoals bij de luchtverkeersleiding), door operators van de Havenmeester. Zij staan in verbinding met de scheepvaartverkeersdeelnemers, c.q. de loodsen aan boord van de schepen.

De informatieverwerkende systemen zijn systemen die alle gegevensstromen, die met de totale afhandeling van de scheepvaart te maken hebben registreren, verwerken, distribueren enz. Het innoveren van deze twee systemen is erop gericht om de verkeersmanagementcomponent nog verder te optimaliseren. Het verkeersmanagementaspect en de verkeersplanningscomponent zullen ook steeds scherper worden en de vormen gaan aannemen zoals bij luchthavens.

Na deze achtergrond informatie naderen we de kern van dit artikel. Het verkeersscheidingsstelsel buitengaats kan beschouwd worden als het "aanvliegebied" van de zeehaven, en de monding van de Nieuwe Waterweg als het begin van de "landingsbaan". De zeeschepen die Rotterdam aanlopen komen vanuit verschillende vaarrichtingen zoals:

- Vanuit het zuidwesten, komende vanuit het Engels Kanaalgebied,
- Vanuit het zuiden, komende vanuit de richting Vlissingen, Gent, Antwerpen,
- Vanuit het noordwesten, komende uit Ierland, Engeland, IJsland,
- Vanuit het noorden (Oostelijke Noordzee-lane), komende uit Hamburg, Bremen, Baltische havens enz..

Al deze zeeschepen komen dus vanuit verschillende richtingen via de op de Noordzeekaart aangegeven 'vaarlanes' naar de aanvlieg(vaar)baan. Dit is het 'Precautionary area' van het verkeersscheidingsstelsel en kan dus gezien worden als een druk verkeerskruispunt. Aan de oostkant bevindt zich het beloddingsgebied waar de loodsen embarkeren (inschepen) en debarkeren (ontschepen). Dit gebeurt op ongeveer 10 á 12 km vóór de monding van de Nieuwe Waterweg. Het buitengaats beloddingstation (het schip waarop de loodsen zich bevinden) bevindt zich in het centrum van het beloddingsgebied.

Om op de toekomst voorbereid te zijn, hebben we in 2007 toestemming gevraagd aan de International Maritime Organisation (IMO) om het verkeersscheidingsstelsel (VSS) te mogen aanpassen. Deze toestemming is inmiddels verleend. Het nieuw in te voeren verkeersscheidingsconcept zal er voornamelijk voor zorgen dat het VSS logischer wordt ingericht. Het beloddingsgebied (met in het centrum het buitengaats beloddingstation t.b.v. embarkerende en debarkerende loodsen) zal zo worden gepositioneerd, dat zoveel mogelijk hoofdverkeerslanes van de Noordzee in één vloeiende richting naadloos uitmonden aan de gewenste kant van het beloddingsgebied, te vergelijken met een verkeersrotonde op het land. Door de aanpassing van het VSS kunnen de beloddingprocessen nog veiliger gaan verlopen.

Voorts zullen de ankergebieden, de gemarkeerde gebieden ten noorden of ten zuiden van het VSS, logischer worden toegewezen. In het ankergebied liggen vaak vele tientallen zeeschepen voor korte of langere tijd in afwachting van het vrijkomen van hun geplande ligplaats in de haven. Daarnaast zijn het schepen die de haven weer hebben verlaten, maar nog op verdere orders moeten wachten voor de volgende haven.

Op dit moment komt het nog voor, dat ankerliggers met bestemming Rotterdam die via het zuiden of westen aan komen varen aan de noordkant van het VSS moeten wachten, afhankelijk van hun diepgang. Nu gaan het zo ingericht worden dat zeeschepen met bestemming Rotterdam zoveel mogelijk ten zuiden van het VSS ten anker kunnen gaan. Het grote voordeel is dat ze bij anker opgaan richting de monding van de Nieuwe Waterweg, zonder het VSS eerst weer van noord naar zuid te hoeven kruisen, en dan vloeiend kunnen invoegen in de zuidelijke vaarbaan.

Tenslotte hebben we het VSS zo ingericht, dat er zo weinig mogelijk koerskruisende omstandigheden in dwarsrich-

ting zullen ontstaan tussen het noord-zuid verkeer van de Noordzee en het oost-west (en vice versa) verkeer in het VSS Rotterdam-Rijnmond.

Op Rotterdam varen vele zeetankschepen met gevaarlijke natte bulkclading. Voorbeelden van dergelijke natte bulkclading zijn benzine, crude oil, toluen en, phenolen. Het is daarom wenselijk, dat vrije vaart-schepen op de Noordzee op zo weinig mogelijk plaatsen en de oost-west baan kruisen. Op de navigatiekaart zullen aanbevolen routes worden zodat dit kan worden behaald. Er wordt gezorgd dat kruisingen alleen voorkomen op die plaatsen waar goed overzicht is en/of de situatie weinig complex is. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat er een rustiger verkeersbeeld zal ontstaan, met heldere verkeerspatronen (zie fig.2).

Tenslotte zal de Maasgeul, het meest oostelijke deel van het speciale aanloopkanaal naar de monding van de Nieuwe Waterweg toe, over de gehele lengte van tien kilometer zo breed gemaakt worden dat tweewegsscheepvaartverkeer (ontmoetingen van zeeschepen) altijd over de gehele lengte plaats kunnen vinden. (Althans, voor zeeschepen tot 17,40m diepgang). Dit is vooral nodig om het vloetheidsniveau van de scheepvaartverkeersafhandeling te kunnen doen behouden.

Al deze ingrepen zorgen ervoor dat de Rotterdamse Haven ook in de toekomst gereed zal zijn om schepen te ontvangen en haar positie als grootste haven van Europa te kunnen blijven behouden

Summary

In order to call Rotterdam a world-class harbour, all shipping and related activities must be performed in a safe, clean, secured and prompt way, in the so-called "Port Area". This not only today, but also in the future. The harbour is becoming more bustling with the day. In order to deal with this a roundabout outside the harbour was made to divert the ships to their destination.

Kruispunten in de mist

Een kruispunt is een punt waar dingen kruisen, vanzelfsprekend. Allerlei dingen kunnen kruisen, en de moeilijkheidsgraad van het oversteken hangt af van wat er kruist, hoe dat gebeurt. Als mensen op een kruispunt in hun leven komen, bedoelt men vaker dat er meerdere richtingen mogelijk zijn. Een kruispunt heeft aldus een positief en een negatief karakter: opening van mogelijkheden, en weerstand bij het oversteken of kiezen. Kruispunten in de ruimtelijke ordening zou men kunnen definiëren als punten waarop er keuzes kunnen gemaakt worden die belangrijk zijn, die de richting kunnen veranderen van denken en handelen. Meteen komt de vraag op of de Nederlandse ruimtelijke ordening zich op een kruispunt bevindt, wat de keuzes zijn, en wat eventuele weerstand zou zijn.

We zouden hier kunnen herhalen wat wij en vele anderen al vaker zeiden: dat de Nederlandse ruimtelijke ordening zich op een kruispunt bevindt, zich nog steeds op een heilloze weg van maakbaarheidsdenken begeeft, en langzaam een andere weg ziet doorschemeren. Een mistig kruispunt als het ware. We willen de verhalen over doorlevend modernisme hier niet herhalen, maar iets dieper ingaan op de mistigheid van het kruispunt. Men zou kunnen zeggen dat het oversteken van een kruispunt, het maken van een duidelijke keuze, het opgaan van een ander pad, een significante, structurele verandering oplevert voor een systeem of een organisatie. Het oversteken zou dan een transitie genoemd kunnen worden. Het spreekt voor zich dat organisaties en systemen veranderen, en dat sommige veranderingen significanter en structureler zijn dan andere.

Probleem is enkel dat elk kruispunt mistig is, en dat men pas achteraf weet wat het kruispunt was. Dit heeft tenminste twee aspecten: iets wordt achteraf als belangrijk beschouwd voor het veranderen van richting, en de verandering van richting zelf wordt achteraf pas, en intern, belangrijk verklaard. Dit geldt voor individuen, groepen, organisaties, en staten. Iedereen in dit rijtje herschrijft constant de eigen geschiedenis, en maakt telkens nieuwe selecties van veranderingen die belangrijk, structureel waren, en punten waar het allemaal begon: veldslagen, benoemingen, jaarcijfers, vergaderingen. Deze zaken worden achteraf tot kruispunt verklaard, en de kruispunten verschuiven steeds.

Geschiedenissen veranderen samen met identiteiten, in aanpassing aan veranderende omgevingen, als verwerking van nieuwe gebeurtenissen en nieuwe inzichten. Een vernieuwing kan achteraf als hype beschouwd worden, conservatisme staat open voor herinterpretatie. Volledig het oude herhalen is onmogelijk, en hetzelfde geldt voor complete breuken met het verleden. Er is dus altijd continuïteit én verandering, met mogelijke interpretaties in beide richtingen. Het denken in termen van kruispunten brengt ons vereenvoudiging en inzicht in deze processen. De verzonnen kruispunten wijzen ons de weg. We wijzen onszelf de weg.

In de Nederlandse ruimtelijke ordening zijn er legio momenten geweest die op dat moment of later tot kruispunt verklaard werden, momenten waarop een positiever of negatiever weg ingeslagen werd. Crisissen werden benoemd, en werden gezien als beginpunt of eindpunt van een weg. Crisissen worden vaak kruispunten. Alles wat over kruispunten gezegd werd, geldt voor crisissen. De relativering van 'crisis' betekent niet dat alles altijd hetzelfde is, dat er geen problemen, geen kwaliteitsverschillen, geen conflicten bestaan. Het zegt enkel dat crisissen, net als kruispunten, transities, revelaties, ten-hemel-vaarten en andere gedaanteveranderingen, erkend worden en een rol spelen in een gemeenschap. Iets hoeft niet verankerd te zijn in een onveranderlijke God, om productief te zijn.

Kristof Van Assche