

VTS op het kanaal Gent - Terneuzen

Tekst Jef Beernaert

Op 1 december 2025 werd op het Kanaal Gent – Terneuzen de scheepvaartbegeleiding overgenomen door VTS. Ze nemen dit over van Havendienst Gent, uitkijk Zelzate en Centrale Terneuzen. In de beroepsvaart hoorden we gemor, de verandering werd niet met open armen ontvangen. Waarom? Wat is VTS, hoe gaat vanaf nu alles in zijn werk en vooral belangrijk voor ons, wat verandert er voor de pleziervaart in het Gentse Havengebied, tegenwoordig in samenwerking over de grens heen met de havens van Terneuzen en Vlissingen onder de naam North Sea Port.

Over VTS

VTS (Vessel Traffic Service) scheepvaartbegeleiding is een systeem, vergelijkbaar met luchtverkeersleiding, dat zorgt voor een veilige en vlotte doorstroming van scheepvaartverkeer in havens en op waterwegen door het continu monitoren, informeren en coördineren van schepen via radar, marifoon en datanetwerken, met als doel ongevallen te voorkomen en de efficiëntie te verhogen. De reeds vele jaren werkzame grensoverschrijdende Schelderadarketen is ook een instrument van VTS. Deze paternoster van uitkijkposten is nu doorgetrokken naar het binnenland met een bolleke in Terneuzen en Zelzate.

Hoe werkt VTS

Het VTS-werkingsgebied strekt zich uit over een gebied van 150 kilometer: van de Belgisch-Franse grens over de Westerschelde tot de sluis van Kallo en tot Wintam wat de Zeeschelde betreft en nu ook tot in de Haven van Gent, begrenst aan de Ringvaart, Meulestedebrug en tot net voorbij de Kennedybrug op de Moervaart. Het is een gebied dat zeeschepen in ongeveer acht uur doorvaren, afhankelijk van getijbewegingen. Wanneer een schip het aanloopegebied van de kust- en Scheldehavens binnenvaart, treedt VTS in werking. Op dat moment moet het schip met VTS communiceren en moet het, enkele uitzonderingen niet te na gesproken, een loods bestellen bij Loodswezen. Eens de loods aan boord verloopt het verdere contact tussen loods en VTS tot het schip is afgemeerd op de plaats van bestemming. VTS heeft vier tools ter beschikking om de begeleiding uit te voeren: radarobservatie, telecommunicatie, informatie verwerkend systeem (IVS) en een automatisch identificatie systeem (AIS). VTS zal naast het begeleiden van de scheepvaart ook ingrijpen bij calamiteiten maar ook o.a. meteo-informatie verstrekken en tijdschema's beheren.

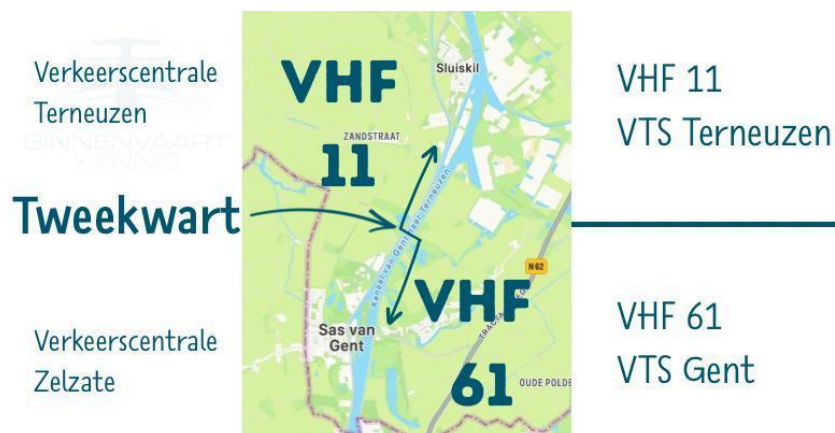
De omschakeling

Ondanks het feit dat, volgens mijn bescheiden mening, de scheepvaartbegeleiding op het kanaal zo goed als probleemloos verliep gedurende tientallen jaren, werd toch beslist om VTS in te voeren.



Er zijn voortaan twee centrale posten, Terneuzen en Zelzate, van waaruit de scheepvaart, een combinatie van zeevaart, binnenvaart en pleziervaart, zal in de gaten gehouden worden. Dat verandert op zich niet zoveel, en toch! Waar het volledige kanaalgebied vroeger bestreken werd door VHF 11 wordt het nu ingedeeld in twee gebieden, van vereenvoudiging gesproken!

VHF 11, roepnaam VTS TERNEUZEN, blijft bestaan vanaf het sluisencomplex Terneuzen tot Tweekwart (dit is ten noorden brug Sas van Gent), nog voor de haven van Sluiskil) Vanaf Tweekwart tot Gent wordt het voortaan VHF 61, roepnaam VTS GENT.



Een opmerking naar de ontwerpers van dit concept: Tweekwart werd nooit eerder gebruikt als positiebepaling op het kanaal en is voor schippers onbekend. Ik hoorde zelf trouwens reeds de vraag van een binnenman waar ze dit punt echt zien. Het antwoord luidde “waar de nieuwe radarpaal staat. Er is nu een tijdelijk elektronisch bord opgesteld.” Waarom kiest men niet voor een duidelijk gekende positie?

Verder is er naast VTS Terneuzen (VHS 11) ook de VTS-post Centrale Terneuzen (VHF 03). Niet echt doordacht... toch?

Bijna op het lachwekkende af

Voor pleziervaart die uit de Moervaart komt betekent dit dat we ter hoogte van de Kennedybrug overschakelen van VHF10 op VHF 61.

Varen we naar Gent richting Portus Ganda, schakelen we aan de nieuwe Meulestedebruggen weer over op VHF 10, nemen telefonisch contact met de spoorwegbrug voor een draai en stemmen vervolgens af op VHF 20, centrale Gent voor de doorvaart Gent of de bediening van de Tolhuissluis, in de hoop dat die ons horen en er geen onverwachte stremmingen zijn.

Varen we richting sluis Evergem, dan stemmen we aan de papierfabriek, net voor de monding van de Ringvaart, af op VHF 10 tot aan sluis Evergem, die voorlopig nog op VHF 80 werkt.

Gaan we evenwel naar Terneuzen, dan stemmen we ter hoogte van de grens, juist voorbij Zelzate brug, over op het oude getrouwe VHF 11.

Eens nabij het sluisencomplex kan je de Oostsluis contacteren op VHF 18 om ingepland te worden.

Je doet dit best zo vroeg mogelijk of je kan een toer overslaan en je bent het goeie tij kwijt. Beroepsvaart plant dit uren voor aankomst reeds in, voor de pleziervaart kan dit blijkbaar nog niet, althans, dat is mijn ervaring.

Bij het uitvaren van de sluis neemt u best zo vlug mogelijk contact op met VTS-post Terneuzen op VHF 03 voor je de Westerschelde opvaart.

Voor de lezer zonder boot: DIT IS GEEN GRAP MAAR WERKELIJKHEID! Het is niet eens cynisch omschreven, enfin, misschien lichtjes.

Daarbovenop komt dat pleziervaart vaak genegeerd wordt, vooral door anderstalige binnenvaart die eigenlijk niet kan volgen wat er gezegd wordt en dus niet reageert op een melding. En misschien ook nog vermelden dat er nog veel te veel gecommuniceerd wordt in het voor buitenstaanders maar moeilijk te verstaan schippers-dialect. Maar ook de schipperij zit met problemen. Ook zij moeten overschakelen, meer bezig zijn met meldingen dan goed is, en voor zij die maar zelden het traject bevaren is het een kluwen, het lijkt bijna Antwerpen wel.

Melden

Eigenaardig genoeg dient de beroepsvaart zich telkens aan te melden, dit terwijl ieder te zien is op radar en AIS en het invoeren van VTS juist als bedoeling heeft om de scheepvaart te volgen op het hele traject. De schippers zijn nu al overladen met digitale verplichtingen.

Ze zitten echt niet te wachten op nog meer meldingsplichten en op nog meer stoorzenders. Bij het binnenvaren van een VTS-zone zijn er soms een hele groep sluisverlaters die zich terzelfdertijd moeten melden, hier moet geen tekeningske gemaakt worden. Ze willen vooral hun ogen op het scheepvaartverkeer houden om hun schip vlug en veilig door het verkeer te loodsen, ten slotte blijven zij alle verantwoordelijkheid dragen.

Voor de pleziervaart is er geen meldingsplicht, er is wel een uitluisterplicht op het correcte VHF-kanaal.

Met het invoeren van het VTS-netwerk is het waarschijnlijk dat een scheepvaartbegeleider contact met u opneemt met de vraag naar uw bedoelingen. Deel mee wie u bent, eventueel met hoeveel jachtjes je onderweg bent en waar u heen vaart.

Uiteraard hebben ze er geen boodschap aan mocht u graag naar Parijs of Berlijn willen, wel of je via Evergem of dwars door Gent uw weg wilt vervolgen. Zij zullen u wel informeren mochten er op uw traject in het havengebied obstakels zijn waar rekening moet mee gehouden worden.

Havendienst Gent

Waar het contact met de haven van Gent vroeger via VHF 11 verliep kan dit vanaf 1 december niet meer gezien dit kanaal nu gebruikt wordt binnen het VTS systeem.

Contact met de havendienst kan nog op VHF 05.

Als pleziervaarder maken we daar maar zelden gebruik van, maar je weet maar nooit.

Het bos en de bomen

Voor wie intussen door het bos de bomen niet meer ziet, ik zou voorstellen om alles rustig op zijn beloop te laten en vooral op u zelf en uw eega te vertrouwen. Doen zoals we het al jaren doen en de grote mannen zoveel als mogelijk de ruimte geven. Op die manier is het voor iedereen aangenaam en veilig.

