

Samenvatting (NL)

De haven van Antwerpen heeft een complexe vaarwegstructuur dat in combinatie met een hoog aantal varende schepen is een complexe puzzel. Daarom wordt hier onderzocht welke communicatie hier plaatsvindt en of deze verschilt tussen een *Vessel Traffic Service* (VTS) en zelfregulerende sector. Ook wordt gekeken naar de mogelijke tijdsverschillen van de verschillende informatie-elementen en tijdsmomenten waarop communicatie plaatsvindt.

Audiobestanden werden beluisterd van twee VTS-sectoren en één zelfregulerende sector in de haven van Antwerpen. Hieruit bleek dat de meest voorkomende informatie-elementen de aankondiging met 43% en de intentie met 33% zijn. Deze elementen zijn één van de korter durende elementen, de eerste plaats hiervoor is weggelegd voor andere/veiligheidsberichten die een gemiddelde tijdsduur hebben van 7,9 seconden. De communicatie in Weel is niet anders gestructureerd dan in een sector met een VTS, deze volgen hetzelfde patroon. Het grote verschil is wel dat in Weel geen terugkoppeling plaatsvindt met een VTS-operator (VTSO) die bevestigt wat ze zeggen en hun eventueel nog verkeersinformatie meegeven. In een VTS-sector wordt er dubbel zo veel gesproken dan in Weel, waaruit de invloed van de VTSO het duidelijkst naar voor komt. De meeste conversaties en spreektijden vinden plaats tijdens de werkuren van 08u00 tot 18u00.

In de toekomst kan verder onderzoek nagaan of er een invloed is op de situatie als een VTSO een verkeersbeeld meegeeft, en of het aantal *close calls* of aanvaringen verminderd is doordat er proactief een verkeersbeeld wordt gegeven dat in een zelfregulerende sector niet wordt meegedeeld.