

VLOOT in pers en media 2008



'mannequin' voor loodstender - één van de lopende nieuwbouwprojecten bij VLOOT

Contact:
VLOOT DAB
Sir Winston Churchillkaai, 2
400 Oostende

www.welkombijvlood.be
vlood@vlaanderen.be
Tel. 059/566 311
Fax. 059/566 315

Datum: 31 december 2007

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Mededingingsautoriteit Nederland gaat toezien op loodsentarieven

Mededingingsautoriteit Nederland gaat toezien op loodstarieven

Op 1 januari wordt in Nederland de wet Markttoezicht Registerloodsen van kracht. Die houdt in dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) toezicht gaat houden op de prijsvorming van de loodstarieven.

Koen Heinen

Met die wet wil de overheid een juiste prijs-kwaliteit-verhouding in de loodsdienstverlening creëren. De NMa bekijkt daarbij of het loodswezen efficiënt genoeg werkt en zal jaarlijks de loodsgeldtarieven vaststellen.

Het wetsvoorstel dat door de Eerste Kamer werd goedgekeurd is, volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W), het werk van jarenlang intensief onderhandelen en overleg tussen alle betrokken partijen: over-

heid, loodswezen, toezichthouder, havens, havenbedrijven en reders.

Volgens het V&W wordt hiermee tevens tegemoet gekomen aan de wens van de Tweede Kamer om een zorgvuldige oplossing te zoeken voor twee financiële kwesties. De hiervoor benodigde overgangperiode duurt tot 2019.

Enerzijds gaat het om de financiering van het tekort ontstaan na de invoering van een kapitaaldeckingsstelsel voor de financiering van de pensioenen van de loodsen.

Een tweede kwestie is de afbouw van de kruissubsidies die onderlinge verliezen en winsten afdekken tussen de loodsdiensten in de verschillende Nederlandse zeehavengebieden. Door de geleidelijke invoering van een nieuwe tariefstructuur wordt dit op een zorgvuldige wijze gerealiseerd.

Volgens V&W moet dit leiden tot meer marktconforme loodsgeldtarieven die in verhouding staan tot de geleverde prestatie. Dat is van groot belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en het bedrijfsleven, aldus nog het ministerie.

Tijdens de overgangperiode tot 2019 zal ook worden bekeken hoe de markt van de loodsdienstverlening na die periode het best georganiseerd kan worden.

www.verkeerenwaterstaat.nl



De Nederlandse Mededingingsautoriteit zal onder meer nagaan of het loodswezen efficiënt werkt.

Datum: december 2007

Medium: Aboard

Onderwerp: Vervoer patrouilleboten

Vervoer patrouilleboten

Conti-Lines verzorgde het transport van twee patrouilleboten vanuit Vigo naar Antwerpen. De twee vaartuigen waren bestemd voor de Vlaamse DAB Vloot en meerbepaald voor de Scheepvaartpolitie.



Op 10 oktober 2007 kwam de kleinste (23 ton) met het MS 'Conti Express' aan. Dit interventievaartuig zal vanuit Oostende opereren naar de hele kust. De grootste van de twee, met een gewicht van 36 ton, werd reeds op 21 juli 2007 met het MS 'Atlantic Express' vervoerd en opereert op de Schelde.

Info: Acsa | contact: Ludo Cami

tel.: + 32 3 545 37 30

e-mail: l.cami@acsa.be | www.acsa.be

Datum: 2007

Medium: Klasse nr. 176

Onderwerp: Planeet Zee



PLANEET ZEE

'Planeet Zee' is een nieuw, 'stormachtig' wetenschapproject voor leerlingen derde graad secundair onderwijs. Het verhaal: een groepje vrienden leent de zeilboot van één van de vaders. Ze stranden op zee, zonder brandstof, voedsel of drinkbaar water. Via de radio krijgen ze hulp van enkele wetenschappers op het onderzoeksschip 'De Zeeleeuw'. Je leerlingen bestuderen via dit project zeven thema's: klimaat-oceaan-interacties, biodiversiteit, levende en niet-levende rijkdommen, zee en maatschappij, fysische omgeving, havens en scheepvaart. Op www.planeetzee.org vind je vanaf juli lesmodules en opdrachten. **De beste klas wint een heuse expeditie op zee!**

Het e-learning project 'Planeet Zee' is een initiatief van Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), SHE Consultancy en DAB Vloot, met financiële steun van de Vlaamse overheid (actieplan 'Wetenschap maakt knap').

www.vliz.be - evy.copejans@vliz.be - inschrijven kan tot 30 november 2007

Datum: 3 januari 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: In bijzondere opdracht van de Vlaamse regering volgt VLOOT het scheepsbouwtechnisch aspect van de Mercator op.



Feest op de Mercator: de vrijwilligers mogen hun grote liefde verder verzorgen.

GvA foto's Arlette STUBBE



Vragen rond Mercator

Nieuwe vzw baat Antwerps vlaggenschip uit

Een nieuwe vzw baat sinds 1 januari het voormalige opleidingsschip Mercator uit. Concrete plannen zijn er nog niet met het schip uit 1932. "De Mercator blijft zeker in Oostende", zegt Jo Dielman van de nieuwe vzw Zeilschip Mercator. "In het water, in een droogdok of aan wal, dat weten we nog niet."

"Eén ding is zeker: de Mercator wordt niet meer zeewaardig, want dat zou miljoenen kosten. Verder is het nog koffiedik kijken." Het zijn de woorden van Jo Dielman, stichtend lid van de nieuwe vzw Zeilschip Mercator. Die nieuwe structuur werd opgericht door de stad Oostende, maar staat daar los van. Begin 2008 zullen in ieder geval enkele broodnodige reparaties worden uitgevoerd door het Vlaamse gewest. Kostprijs: 500.000 euro.

Op termijn moet de Mercator zelfbedruipend worden. "Commercieel kan het in elk geval stukken beter dan nu. Misschien kunnen we een partnership aangaan met grote bedrijven. Gasten ontvangen op een authentiek zeilschip, dat is voor elk bedrijf een mooi uithangbord", denkt Dielman. "Het dagelijks onderhoud en de drie bemanningsleden moeten we kunnen betalen met de opbrengsten van de exploitatie." De nieuwe vzw neemt de uitbating van het voormalige opleidingsschip over van de vzw Mercator, die na 47 jaar ophoudt met bestaan. "Hoe kunnen wij nu groepen of recepties boeken als we niet weten wat er wanneer zal gebeuren", zucht ex-lid Marcel Vanden Bosch. "Het was genoeg geweest." Voor de vrijwilligers die de Mercator mee onderhouden, vooral ou-

dere Antwerpenaren, is de nieuwe vzw goed nieuws. "Het was even onduidelijk of we nog mochten komen", aldus een opgeluchte ex-machinist Arthur Serneels. Toch brandt de vraag de vrijwilligers op de lippen: waarom keert de Mercator niet terug naar thuishaven Antwerpen? "De Mercator is altijd welkom in het museumdok voor het MAS", zegt Peter De Wilde, kabinetschef van schepen van Cultuur en Toerisme Philip Heylen. "Het schip ligt is eigendom van Vlaanderen. We zouden enthousiast zijn mocht het gewest beslissen de Mercator naar ons te brengen. Maar verwacht dan niet dat de stad er zoveel miljoen bijlegt voor de restauratie. In ieder geval, de vraag is ons niet gesteld."

Jan MARTYNOWSKI

Datum: 8 januari 2008

Medium: www.velewe.be

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

'Planeet Zee' 2007-2008

Een e-learning project voor jongeren tussen 16-18 jaar uit alle onderwijstypes over het onderzoek van de zee. Vertrekkende van een centrale probleemstelling buigen klassen zich over actuele wetenschappelijke vraagstukken met betrekking tot de zee. Planeet zee werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee, in samenwerking met DAB Vloot, She Consultancy en Studio Bal Gehakt, met de steun van de Vlaamse overheid, Wetenschap maakt Knap. Meer info: [\[link\]](#) en [\[email\]](#)

Datum: 15 januari 2008

Medium: Het Volk

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

Jongeren maken kennis met zeewetenschappen

JOOSTENDE Het Vlaams Instituut voor de Zee is het e-learningproject *Planeet Zee* gestart voor het hoger secundair onderwijs. Bedoeling is om jongeren op aangepaste wijze kennis te laten maken met zee- en kustwetenschappen.

Het project *Planeet Zee* is de opvolger van *Expeditie Zeeleeuw* en werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), in samenwerking met She Consultancy, DAB Vloot en Studio Bal Gehakt. Het VLIZ kreeg voor het project 70.000 euro steun van de Vlaamse Gemeenschap binnen het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie.

'We willen leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde jaar kennis en inzicht bijbrengen over het wetenschappelijke onderzoek van de oceanen. Op de website www.planeet-zee.org staat een uitgebreide waaier aan wetenschappelijke kennis die in een mooi jasje werd gestoken', zegt Jan Seys van het VLIZ.

Concreet werden er op de website 21 modules uitgewerkt met tachtig



Jan Seys en Evy Coopejans stellen het e-learningproject *Planeet Zee* voor.
© Peter Maenhoudt

opdrachten. 'Het is de bedoeling dat de klassen alle informatie kunnen terugvinden op de website, maar dat ze daarnaast zelf op onderzoek gaan door buiten opdrachten uit te voeren. Gemiddeld duurt de uitwerking van een lesmodule tussen de zes en tien uur.'

'Aan de opdrachten is ook een wed-

strijd verbonden waarvoor al zestig klassen ingeschreven zijn. Op basis van een reportage die de klassen maken over hun ervaringen, wordt uiteindelijk één winnende klas gekozen die een week op expeditie mag. Dit e-learningproject is heel wat uitgebreider dan zijn voorganger en zal wellicht drie jaar achter el-

kaar hernomen worden', zegt Jan Seys.

De website is sinds vorige week operationeel, de wedstrijd loopt tot 7 maart.

Lezersservice

» www.planeetzee.org

Datum: 15 januari 2008

Medium: De Standaard

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

Jeugd maakt kennis met zee-wetenschap

Het Vlaams Instituut voor de Zee lanceert het e-learningproject Planeet Zee voor het hoger secundair.

OOSTENDE | Het project *Planeet Zee* is de opvolger van *Expeditie Zeeleeuw* en werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), in samenwerking met She Consultancy, DAB Vloot en Studio Bal Gehakt. Het VLIZ kreeg voor het project 70.000 euro steun van de Vlaamse Gemeenschap binnen het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie.

'We willen leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde jaar van het middelbaar onderwijs kennis en inzicht bijbrengen over het wetenschappelijke onderzoek van de oceanen. Op de website www.planeetzee.org staat een uitgebreide waaier aan wetenschappelijke kennis die in een mooi jasje werd gestoken', zegt Jan Seys van het VLIZ.

Concreet werden er op de website 21 modules uitgewerkt met tachtig opdrachten. 'Het is de bedoeling dat de klassen alle informatie kunnen terugvinden op de website, maar dat ze bovendien zelf op onderzoek gaan door buiten opdrachten uit te voeren. Gemiddeld duurt de uitwerking van een lesmodule tussen de zes en tien uur.' Aan de opdrachten is ook een wedstrijd verbonden waarvoor al zestig klassen ingeschreven zijn. Op basis van een reportage die de klassen maken over hun ervaringen, wordt uiteindelijk een winnende klas gekozen die een week op expeditie mag. Dit e-learningproject is heel wat uitgebreider dan zijn voorganger en zal wellicht drie jaar achter elkaar worden hernomen', zegt Jan Seys.

De website is sinds vorige week operationeel, de wedstrijd loopt tot 7 maart.

Datum: 15 januari 2008

Medium: Het Nieuwsblad

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

Jongeren maken kennis met zeewetenschappen

OOSTENDE Het Vlaams Instituut voor de Zee is het e-learningproject Planeet Zee gestart voor het hoger secundair onderwijs. Bedoeling is om jongeren op aangename wijze kennis te laten maken met zee- en kustwetenschappen.

Het project Planeet Zee is de opvolger van Expeditie Zeeleeuw en werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), in samenwerking met She Consultancy, DAB Vloot en Studio Bal Gehakt. Het VLIZ kreeg voor het project 70.000euro steun van de Vlaamse Gemeenschap binnen het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie. 'We willen leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde jaar kennis en inzicht bijbrengen over het wetenschappelijke onderzoek van de oceanen. Op de website www.planeetzee.org staat een uitgebreide waaier aan wetenschappelijke kennis die in een mooi jasje werd gestoken', zegt Jan Seys van het VLIZ. Concreet werden er op de website 21 modules uitgewerkt met tachtig opdrachten. 'Het is de bedoeling dat de klassen alle informatie kunnen terugvinden op de website, maar dat ze daarnaast zelf op onderzoek gaan door buiten opdrachten uit te voeren. Gemiddeld duurt de uitwerking van een lesmodule tussen de zes en tien uur.' 'Aan de opdrachten is ook een wedstrijd verbonden waarvoor al zestig klassen ingeschreven zijn. Op basis van een reportage die de klassen maken over hun ervaringen, wordt uiteindelijk één winnende klas gekozen die een week op expeditie mag. Dit e-learningproject is heel wat uitgebreider dan zijn voorganger en zal wellicht drie jaar achter elkaar hernomen worden', zegt Jan Seys. De website is sinds vorige week operationeel, de wedstrijd loopt tot 7 maart.

www.planeetzee.org.

Datum: 18 januari 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: VLOOT heeft een samenwerkingsverband met de federale overheid inzake het inzetten van vaartuigen voor het opruimen van olie

Dwangsommen kunnen rederij Sapphire niet tot actie bewegen

Opruiming olie ligt volkomen stil

VUURTORENWIJK – Op 4 december sloeg het bunkerschip Sapphire lek tijdens het overpompen van heavy fuel naar de ferry Ipswich Way. Er kwamen duizenden liter olie in zee terecht die aanspoelden in de Oostendse haven. Drijvende dammen hebben de olievlek belet om verder uit te deinen, maar in het Tijdok is alles met olie besmeurd wat met zeewater in contact komt.

Zwart bekladde kaaimuren, een ontoegankelijk Tijdok en her en der nog kladden olie. Dat is wat overblijft van de perfect gecoördineerde actie waarbij de Civiele Bescherming, de brandweer van Oostende en de diverse haven-diensten de handen in elkaar sloegen. Deze diensten dienden in te staan voor de veiligheid van het milieu en de gebruikers van de haven en dat werd op een voortreffelijke manier tot een goed einde gebracht. Ook het Belgische Leger heeft daar aan meegewerkt. Eens het grote gevaar geweken moest de eigenaar van de Sapphire private firma's aanspreken om de restanten van de veroorzaakte vervuiling aan te pakken. Het blijft op-

merkelijk stil in de omgeving van de Sapphire.

Hulpdienst

De diensten van de Civiele Bescherming zijn formeel. „Stel dat er een ongeval gebeurt met een vrachtwagen geladen met producten die gevaarlijk zijn voor het milieu, dan worden wij opgeroepen”, zegt de woordvoerder. „Nadat wij ons werk hebben uitgevoerd, is het aan de betrokken firma om zijn vrachtwagen te laten takelen. Wij zijn een hulpdienst maar geen takelbedrijf”, vervolgt hij. Dat is wat nu precies gebeurt met de Sapphire. De rederij komt nu aandraven met plafonds die ge-



Civiele bescherming en brandweer gingen onmiddellijk aan de slag om drijvende dammen aan te leggen. Anderhalve maand later liggen de dammen er nog altijd. (Foto PM)

hanteerd worden door verzekeringsbedrijven. Op 13 december 2007 verlieten de hulpdiensten de plaats van het onheil en waren de werken voor meer dan 90 % uitgevoerd. Het milieu en de haven van Oostende bleven gespaard van een ramp. Er bleef nog de opruiming van de kaaimuren en het vrijmaken van het Tijdok. Deze taken dienden te worden uitgevoerd

door de rederij van de Sapphire, want dat schip is de vervuiler. Tot op heden is er daar niets aan veranderd. Zij hebben wat aangemodderd en in hun directe omgeving wat geploterd met hogedrukreinigers, maar in werkelijkheid is aan heel de situatie niets veranderd. Nochtans werd de rederij door de rechtbank in kortgeding veroordeeld om de kaaimuren en de res-

terende vervuiling op te ruimen. De rechtbank legde zelfs dwangsommen op en een termijn waarin de werken uitgevoerd moesten worden.

Gerechtigde procedures

Het zal van kwaad naar erger gaan. De grote rederijen verliezen enorm veel tijd als zij het Tijdok niet kunnen gebruiken. Omdat er in het Tijdok nog steeds niet kan worden aangemeerd, zal rederij Cobelfret schadeclaims indienen aan het adres van de Sapphire. De dam die de zwarte smurrie moest indijken, ligt er nog altijd. Het zware stormweer van de afgelopen dagen zal er bijna zeker voor zorgen dat olieresten nog zullen loskomen en zorgen voor extra werk. De houding van de rederij die de Sapphire onder haar vlag heeft, is een schoolvoorbeeld van hoe het zeker niet moet. Indien de rederij niet vlug handelt, dan zullen de gerechtelijke procedures er voor zorgen dat deze zaak iets wordt van lange adem. Wie weet zal het uiteindelijk zelfs de belastingbetaler worden die uiteindelijk voor de opruiming zal mogen opdraaien... (JB)

Datum: 19 januari 2008

Medium: Schuttevaer

Onderwerp: VLOOT zet de Zeeleeuw in voor het zeewetenschappelijk onderzoek en werkt samen met het VLIZ aan een project om dit vaartuig te vervangen



Nieuw voor de wetenschap

OOSTENDE

België krijgt een nieuw oceanografisch onderzoeksschip. Hoewel de naam van het schip al bekend is, Simon Stevin, is het ontwerp nog niet klaar. De Simon Stevin moet een circa 35 meter lang multidisciplinair kustonderzoeksvaartuig worden, dat hoofdzakelijk wordt ingezet voor wetenschappelijk oceanografisch onderzoek in de zuidelijke bocht van de Noordzee. Het moet in 2010 in de vaart komen, krijgt Oostende als thuishaven en vervangt het huidige oceanografische schip Zeeleeuw. (JG / Vlaams Instituut voor de Zee)

Datum: 25 januari 2008

Medium: Krant van West-Vlaanderen

Onderwerp: Boek over de kunstwerken van Roger Raveel in het directiegebouw van VLOOT te Oostende

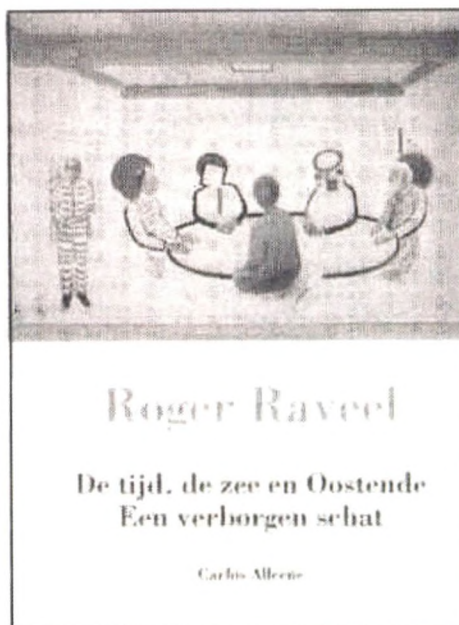
Roger Raveel in Oostende

van Carlos Alleene

In 1989 aanvaardde Roger Raveel de opdracht om het interieur van het loodswezengebouw in Oostende te beschilderen. De kunstschilder kreeg carte blanche en koos voor de thema's tijd en ruimte, refererend aan de taak van de zeeloods.

Onlangs verscheen een rijk geïllustreerd boek over Raveels werk van auteur Carlos Alleene. De auteur belicht in *Roger Raveel : de tijd, de zee en Oostende* o.a. de iconografie van de kunstenaar in de gangen en ruimtes van het gebouw en legt de link met het andere werk van Raveel. (ML)

'Roger Raveel : de tijd, de zee en Oostende', verscheen bij uitgeverij De Myster, telt 168 blz. en kost 50 euro. Bestellen kan via de betere boekhandel.



Datum: 26 januari 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Vlootbemanning alert op de schelde



**Brandweer vist
lichaam uit
Scheldewater**

● ANTWERPEN

Ter hoogte van het Noorderterras heeft de brandweer donderdag, iets voor 18u, het lichaam van een blanke man uit het Scheldewater gehaald. Verder onderzoek zal de identiteit van de drenkeling moeten uitwijzen. Vermoedelijk lag het lichaam al een tijd in het water en is het door de stroming tussen het aangemeerde Panamese zeeschip en de kade terechtgekomen. De bemanning van het schip merkte het lichaam op.

Foto Frank BOELENS

Datum: januari 2008

Medium: MACHU Report

Onderwerp: VLOOT zet vaartuigen in voor de monitoring van de Noordzee en dit samen met het VLIZ en de Vlaamse Hydrografie (afdeling Kust)

**The Flemish Heritage Institute (VIOE: Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed)
The Maritime Archaeology And Heritage Afloat Unit
Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed**

Koning Albert II-laan 19, Bus 5, B-1210 Brussels – BELGIUM

T +32 (0)2 553 16 50 **F** +32 (0)2 553 16 55 **E** instituutonroenderfgoed@vlaanderen.be **www.vioe.be**

The Flemish Heritage Institute (VIOE) is a scientific Institute of the Flemish Government under the direct authority of the Minister. The Institute was set up in 2004 to carry out research related to heritage and organise presentations of the research results. The policy of the Institute is to approach the legacy of the past as an integrated whole, encompassing not only archaeological sites, but also monuments, landscapes and heritage afloat.

Archaeological finds from the sea have attracted considerable attention for quite some time. The part of the North Sea under Belgian supervision and the rivers not only conceal large numbers of shipwrecks but also a wide variety of 'other maritime archaeological heritage' such as ship cargoes lost or left behind, drowned settlements and skeleton remains of extinct animal species. Maritime archaeological heritage can also be found on

land, including the remains of various structures connected with the sea or rivers, such as sluices, ports, lighthouses, fishermen villages and salt works. A very closely related field of study is represented by ships of historic importance that are still afloat today, the so-called 'heritage afloat'.

Since 2005 these fields of study have been addressed in an integrated way by the Maritime Archaeology And Heritage Afloat Unit of the Flemish Heritage Institute. This unit of 11 people (established in the summer of 2007), has an anchor point by the sea in the Provincial Museum of Walraversijde (Oostende).

In view of the shared competence, the establishment of a co-operation agreement between the Flemish and Federal government on maritime heritage in late 2004 was a first major step. Another important element was the setting-up, and continuous update, of a

database that collects as much information as possible on maritime archaeological archives. Developed by Aaxis-Belgium NV, this database with interactive web applications can be consulted at:

<http://www.maritieme-archeologie.be>.

In co-operation with a large number of partners, including the Province of West Flanders, a variety of initiatives were subsequently set up, ranging from exhibitions with workshops for divers, to an international maritime colloquium in Bruges 'To sea or not to sea'. In addition, the growing collaboration with the diving community has already produced important results.

New and adapted legislation that regulates the issue of ownership of wrecks and provides the legal basis for the protection of historically or archaeologically valuable wrecks was approved in early 2007.

Representatives of the Flemish Heritage Institute involved in the MACHU project:



MARNIX PIETERS
p.a. Vlaams Instituut voor
het Onroerend Erfgoed
Koning Albert II-laan 19
Bus 5
B-1210 Brussel
T +32 (0)2 553 16 72
F +32 (0)2 553 16 55
E [marnix.pieters@
rwo.vlaanderen.be](mailto:marnix.pieters@rwo.vlaanderen.be)



INE DEMERRE
p.a. Domein Raversijde
Nieuwpoortsesteenweg 636
B - 8400 Oostende
T +32 (0)59 70 22 85
F +32 (0)59 51 45 03
E [Ine.demerre@
rwo.vlaanderen.be](mailto:Ine.demerre@rwo.vlaanderen.be)

MARNIX PIETERS studied History (1980-1984) and Soil Science (1984-1986) at the University of Ghent. After participating in the archaeological excavations at the Louvre museum in Paris-France (1989-1991) he joined the scientific staff of the Flemish Heritage Institute in 1992. Since that year, he has directed archaeological research at the late medieval fishing village 'Walraversijde' (Oostende, Belgium) and was awarded in 2002 a Ph.D. at the Free University of Brussels with a dissertation on the material culture of late medieval fishing communities in the southern North Sea area. In July 2003 he was responsible for developing the new research unit devoted to maritime heritage at the Flemish Heritage Institute.

INE DEMERRE studied Archaeology (1997-2001) at the University of Leuven. She worked as a site assistant (2002-2004) on rescue excavations in Ireland, involving post-medieval and bronze-age sites. In 2005 she joined the scientific staff of the VIOE. As well as archaeological excavations (among which at the medieval fishing village of 'Walraversijde'(2005-2006)), she is responsible for data acquisition and research on the maritime archaeological heritage present in Flanders and in the North Sea. Currently she is working full-time on the MACHU project.



The Belgian section of the North Sea, covering only about 3600 km², is small when compared with neighbouring territorial waters. However, its position close to the English Channel, for centuries an important gateway to the North Sea and the Baltic, and its long-established international trading ports such as Bruges and Antwerp, meant that it was among the busiest shipping zones of the world from the Middle Ages onwards.

In spite of its great potential, study of the maritime heritage of the North Sea has only begun in earnest in Belgium in recent years. An overview of the achievements to date was published in 2007 [Zeebroek et al. 2007]. An interactive database of this Belgian maritime archaeological heritage can be consulted at www.maritime-archaeology.be.

As part of the MACHU project two areas of Belgium's North Sea waters were selected for study: the first is centred on the 'Vlakte van de Raan' sandbank, and the second on the 'Buiten Ratel' sandbank. The 'Vlakte van de Raan' is the main sandbank in the Scheldt estuary and appears on maps as early as the 17th century. The 'Buiten Ratel' sandbank is the site of an 18th century wreck which is already the subject of investigation by the VIOE (Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed - Flemish Heritage Institute).

VLAKE VAN DE RAAN

This study area covers some 97 km² in the form of a rectangle measuring 12 km x 9 km apart from a small triangle which is in Dutch Territorial Waters. Twenty archaeological sites have been identified in the 'Vlakte van de Raan' study area to date. Among the 20 is the 'Zeebrugge site' from which numerous artefacts, mainly of copper alloy, have been recovered since 1990 (Vandenberghe 1997, 87-90). Examination of these artefacts has led to an estimated date for the site of the late 15th - early 16th century. The most striking of the objects from the Zeebrugge site is a well-

preserved wrought iron cannon together with its wooden gun-carriage. No remains of the actual vessel have been recorded, but detailed scientific study of the site and the artefacts has yet to be carried out.

Also in the 'Vlakte van de Raan' study area is 't Vliegende Hart', a Dutch East Indiaman lost in 1735. A huge number of artefacts were recovered from this wreck between 1981 and 2000 in the course of a joint Anglo-Dutch initiative under the direction of Rex Cowan (Hildred, ed., 2001). A comprehensive report on this project is awaited.

Two wrecks in the 'Vlakte van de Raan' study area have been identified as German World War I submarines (UC-4 and UB-59) (Termote 1999, 157, 159). Two more date from World War II: an American - British landing ship tank, LST-80; and the front section of the 'Samselbu', a British Liberty ship the stern half of which lies some 5.5 km away, outside the study area. As well as vessels connected with the World Wars, other twentieth century wrecks are to be investigated. Only one of these has so far been identified in the study area: Z.442 'André Jeannine', a fishing boat which sank in 1961. The 'André Jeannine' was until a few years ago, discernible by means of multibeam. Its current invisibility by multibeam probably means that it has in large measure been covered by sediment.

Four further shipwrecks are known but have yet to be identified. Nine other sites have been reported by divers or fishermen but await survey.

'BUI TEN RATEL'

This second study area covers a square of 225 km² (15 km x 15 km) up against the western boundary of Belgium's territorial waters. It takes its name from the sandbank which is situated in its centre and includes 21 archaeological sites.

The best-known of the sites in the second study area is the 'Buiten Ratel wreck', the most prominent features of which are 3 massive anchors. Since 1996 NATA (North Sea Archaeological Team Aquarius) divers



FIGURE 2: Voluntary divers preparing for their dive with the research vessel 'Zeeleeuw' in the background. ©VIOE



FIGURE 3: Measuring parts of an unidentified UC-boat. PHOTO: STEFAAN MAECKELBERGH ©VIOE

have been carrying out a systematic salvage operation at the site. Among the artefacts recovered is a large collection of clay pipes (Thierens 2006, 23-24). In 2006 the Flemish Heritage Institute (VIOE) initiated a detailed study of the artefacts from the 'Buiten Ratel wreck'. The material has been dated to the mid-18th century, and a significant proportion, including the clay pipes, pewter spoons, and a watch in a gold case, link the wreck to parts of the modern Netherlands. In fact the finds are very similar to the 18th century artefacts known from the 'Hollandia' and the 'Amsterdam'.

In the 'Buiten Ratel' study area the wrecks of 4 World War I torpedo boats have been identified, though spread over 5 sites. Two of the wrecks are of German boats, G-96 and A-19 (the two halves of which lie some 90m apart), while the other two are French, the 'Branlebas' and T-319.

The British ferry 'Gracie Fields', the armed trawler 'St. Achilleus' and the 'Bourrasque' are wrecks from the World War II period in the study area. The 'Bourrasque' is one of the sites which have been chosen for detailed

biological research (www.vliz.be/projects/bewremabi/).

A fishing vessel which sank in 1972, 'Z.577 Sabrina', provides useful information on the preservation, the rate of sedimentation, and the human and biological impact on a wreck which was not affected by bombs or mines. One other wreck, which has yet to be identified, nonetheless appears to be of 19th or 20th century in date. Ten further sites have been recorded but remain to be explored.

FIRST IMPRESSIONS AND WORK IN PROGRESS

In the two test areas 41 archaeological sites have been identified. Of the 41, only three have been shown to predate the 19th century.

The largest group of sites (12 in total) is that of wrecks from the two World Wars. Explosions connected with their foundering mean that many of these ships were severely damaged even before any other deterioration could take place on the seabed. It appears, however, that most of the wrecks in the two

study areas are well buried in the sediment, which probably provides good protection. There is clearly a need for more detailed study of the processes of sedimentation and erosion if informed forecasts regarding the preservation of the sites are to be attempted.

Many of the wrecks with elements protruding from the seabed are being reused, serving as artificial reefs for plant and animal marine life. This biological activity may protect the wreck against erosion but may also accelerate its deterioration – it is anticipated that further study may shed light on this question.

The wrecks at five sites remain unidentified, while seventeen possible sites await investigation. As a result of a cooperative initiative with the Flemish Hydrographic Service (www.vlaamsehydrografie.be), the first half of 2007 has seen the recording of fourteen of the forty-one sites with an EM3002 Multi-beam, and further such scanning is planned. In addition reported positions need more analysis.

Detailed recordings are also soon to be taken of a selection of wrecks using an AUV / Side Scan Sonar (Remus 100). These forms of

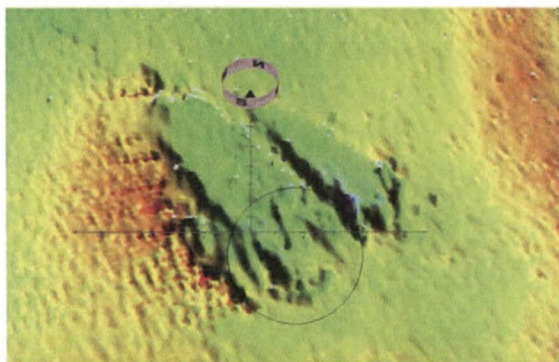


FIGURE 4: Multibeam image of the 'Z. 577 Sabrina'
© FLEMISH HYDROGRAPHIC SERVICE

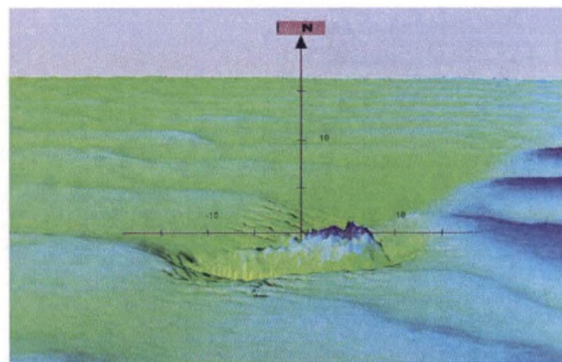


FIGURE 5: Multibeam image of the 'Z. 577 Sabrina'
© FLEMISH HYDROGRAPHIC SERVICE

imaging, using different scanning apparatus, provide a very good basis for further underwater research (fig. 4 & 5).

Divers have now made preliminary surveys of five of the wrecks in the 'Buiten Ratel' study area. These surveys afford an initial impression of the state of each wreck, recording the presence of fishing nets, noting traces of robbery and other damage and identifying the immediacy of threats such as erosion. The appearance and condition of each wreck site is recorded by means of sketches, measurements, techniques which provide information regarding, for example, the survival of structures on the seabed as well as regarding plant and animal life at each site.

Soil samples are taken from inside and outside each wreck for sediment study. The rate of corrosion of different metals under water is being investigated by means of the placing of samples on the 'Buiten Ratel wreck'. In

addition, of course, the 20th century wrecks provide excellent data for the investigation of the deterioration of different materials, particularly as in many cases the exact date upon which the ship sank is known (figure 6).

In summary, there is a varied selection of sites spread between the two study areas. The project holds great potential for research which ought to contribute valuable information towards the formulation of policy and practice in the management of the underwater archaeological heritage. (With special thanks to archaeologist R. Budd (Dublin, Ireland) for revising the text) ■

REFERENCES

■ Hildred A. (Ed.) 2001: *VOC Anniversary Shipwreck Project. Report on the excavation of the Dutch East Indiaman Vliegende Hart*.

July – August 2000.

■ Termote T. 1999: *Verdwenen in de Noordzee. De geschiedenis van de Duitse U-boten aan de Belgische kust in de Eerste Wereldoorlog en opheldering over het lot van vijftien verdwenen onderzeeërs*, Erpe.

■ Thierens M. 2006: *The wreck on the 'Buitenratel' bank*. In: Pieters M., Gevaert G., Mees J. & Seys J. (eds.) 2006: *Colloquium: To sea or not to sea – 2nd international colloquium on maritime and fluvial archaeology in the southern North Sea Area – Colloquium: Ter Zee of niet ter zee – 2de internationaal colloquium over maritieme en fluviale archeologie in het zuidelijke Noordzeegebied*, Brugge (B), 21-23 september 2006. VLIZ special publication 32. Flemish Heritage Institute (VIOE)-Province of West Flanders - Provincial Museum Walraversijde - Flanders Marine Institute (VLIZ) - Port Authority Zeebrugge (MBZ)-City of Bruges, Bruggemuseum - Ministry of Flanders, Coastal Division - University of Ghent - vzw Maritieme Archeologie - vzw Nata - vzw Nelos, Belgium, 23-24.

■ Vandenberghe S. 1997: *Découvertes importantes de la fin du 15ième et le début du 16ième siècle provenant du fond de la mer du Nord en face du port de Zeebrugge*. In: De Boe G. & Verhaeghe F. (Eds.), *Travel, Technology & Organisation in Medieval Europe. Papers of the 'Medieval Europe Brugge 1997' Conference*. Volume 8, I.A.P. Rapporten 8, Zellik, 87-90.

■ Zeebroek I., Pieters M. & Gevaert G. (eds.) 2007: *Verdronken Verleden - Passé Submergé - Drowned Past - Ertrunkene Vergangenheit*, Brussel.



FIGURE 6: Example of corrosion on parts of a 19th or 20th century wreck of unknown identity in the 'Buiten Ratel' area. PHOTO ALLAN SOREYN ©VIDE

Datum: 8 februari 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Veerdienst te Oostende en Nieuwpoort – VLOOT zorgt voor de vaartuigen, afdeling Kust zorgt voor de walinfrastructuur – partnerschap binnen het agentschap MDK

Drie Raveelboten voor Oostende en Nieuwpoort

Nieuwe overzetboten in de maak

■ NIEUWPOORT/OOSTENDE – Momenteel wordt er druk gebouwd aan drie nieuwe overzetboten voor Oostende en Nieuwpoort. Omdat het ontwerp nog niet definitief is, wil DAB Vloot de artist impression nog niet vrijgeven. Speciaal is dat de vaartuigen een artistieke aankleding krijgen die ontworpen is door Roger Raveel. Wij namen al een kijkje op de scheepswerf.

Het gaat om drie identieke stalen vaartuigen die momenteel in aanbouw zijn op de Scheepswerf van Zelzate in opdracht van de Vlaamse overheid. De vaartuigen zullen de ingeschakeld worden als veerdienst in de havengeul van Oostende en Nieuwpoort. Om de dienstverlening te verzekeren, zullen er steeds twee vaartuigen operationeel zijn en één vaartuig in onderhoud of stand-by voor onvoorziene omstandigheden.

Gebouwd in Zelzate

De Scheepswerf van Zelzate is een typische spitsenwerf, gespecialiseerd in de bouw en onderhoud van binnenvaartuigen en pleziervaartuigen, maar bouwde ook al andere scheepstypes. Zo werd tien jaar geleden het Poolse casco van het Oostendse kustvaartuig O.82 Nautilus er volledig afgewerkt.

De veerboten hebben een lengte van 15,30 meter en zijn 5,30 meter breed. De bouw is zo opgevat dat ze anderhalve meter boven het



Eén van de nieuwe overzetboten in opbouw. De boten zullen een artistieke aankleding krijgen met golven getekend door Roger Raveel. (Foto TJN)

waterpeil uitsteken om het inschepen aan de nog te bouwen aanlegsteigers mogelijk te maken. De overzetbootjes worden aangedre-

ven door een hydraulisch aangedreven roerpropeller. Om voldoende beweeglijk te zijn in de havengeul wordt er ook een boeg-

schroef ingebouwd.

De vaartuigen kunnen 50 personen aan boord nemen, waarvan 30 over een zitplaats kunnen beschikken. Ook fietsen en rijdende voertuigen voor mindervaliden kunnen mee aan boord.

Voor eind 2008 afgewerkt

De volledige afwerking van de drie schepen zal nog voor het jaar-einde rond zijn. Op de flanken en de achterspiegel wordt een speciale folie gekleefd met een interpretatie van golven door Roger Raveel.

Wanneer ze precies in de vaart komen en welke naam ze zullen krijgen is nog niet bekend. Alles hangt af van de bouw van de walinfrastructuur in Oostende en Nieuwpoort, die door een aantal problemen achterop geraakte op het schema.

De drie vaartuigen zullen net als andere eenheden van de Vlaamse overheid onder het beheer van DAB Vloot vallen.

(GUO)

Datum: 14 februari 2008

Medium: Trends

Onderwerp: Belgian Boatsjouwerij



Met schrijver Bart Plouvier op Loodsboot 7

Belgian Boat Sjouwerij

Terwijl nog tot en met 17 februari de watersporters hun hart kunnen ophalen in Gent, keerde schrijver en ex-matroos Bart Plouvier even terug naar het harde zeemansbestaan. Welkom op Loodsboot 7. | Door Bart Plouvier/Foto's: Michel Vaerewijck

De Vlaamse overheid heeft nagenoeg al haar vaartuigen ondergebracht in één rederij, DAB Vloot, met directiezetel in Oostende. Een vijftigtal eenheden vervullen bijna alle taken die buiten defensie vallen en het vaargebied van deze eenheden bestaat zowel uit de Noordzee, de havens, het kanaal Gent-Terneuzen als de Schelde.

Vloot stelt op dit moment ongeveer 560 mensen te werk, van wie 500 varenden. Die zorgen voor hulpverlening en veiligheid op zee met onder meer de reddingsboot *Tuimelaar* en de sleper *Zeehond*; met

boeienleggers als de *Dijle* markeren ze vaarwegen voor de kust en op de eerder genoemde binnenwateren; met veerboten als de *Lieven Bauwens* brengen ze mensen van de ene oever naar de andere, onder meer van Bazel naar Hemiksem. Daarnaast beheren zij ook een paar vuurtorens. De overheid doet voorts een beroep op Vloot voor het uitvoeren van andere maatschappelijke opdrachten waarvoor zij bevoegd is. In concreto: hydrografische metingen, zeewetenschappelijk onderzoek, politie- en douaneopdrachten, bestrijding van oliepollutie en controle op de zeevisserij.

Wat Vloot ook doet, waar de rederij het erg druk mee heeft en waar ik het hier speciaal over wil hebben, is het beloodsen op zee. Vloot transporteert liefst 56.000 loodsen per jaar. Mijn laatste reis als matroos op een zeesleper maakte ik 23 jaar geleden. Ik meen mij te herinneren dat we toen een dag of tien weg waren en voor de Noorse kust een boorplatform hebben verplaatst. Het was soms zwaar en gevaarlijk werk en ik denk met gemengde gevoelens terug aan mijn tijd als varengast. Maar toch, tijdens al die jaren aan wal zijn de zee en het zeemansleven mij blijven boeien. Ik heb nog spora-



DRIEËNTWINTIG JAAR NA ZIJN LAATSTE VAART MET EEN ZEESLEPER WERD SCHRIJVER BART PLOUVIER (LINKS) WEER EVENTJES MATROOS
Plouvier mocht van kapitein Yves Goossens, algemeen directeur van Vloot, een paar dagen mee met Loodsboot 7.



HET VERKEER VOOR DE NOORDZEEKUST IS DRUK
De kapitein of stuurman van wacht moet over een flinke dosis organisatietalent én improvisatievermogen beschikken. Vier uur alert blijven, op scherp staan, is geen sinecure.



disch contact met scheepsmakkers van toen, lees over de zee, ken en volg het werk van marineschilders, maak, al dan niet in de hoedanigheid van journalist, af en toe een korte cruise, reis nog altijd veel liever met P&O dan met de trein of het vliegtuig naar Engeland. Dat ik van kapitein Yves Goossens, algemeen directeur van Vloot, een paar dagen mee mag met Loodsboot 7, pleziert mij meer dan hij kan vermoeden.

Walm aan herinneringen

Ik arriveer op de kade wanneer het nog donker is. Het inschepen, het inslaan van mondvoorraad en het vertrek verlopen een beetje hectisch, maar dat was in mijn tijd ook zo — wij vonden zelfs dat een beetje chaos er absoluut bijhoorde. Er schort iets aan de radar en er moet in allerijl nog een specialist worden opgetrommeld om het euvel te verhelpen. De kapitein heeft het druk nu, maar neemt toch even de tijd om mij hartelijk welkom te heten. Ik krijg een hut toegewezen, klein, sober en toch knus. Ik kijk er al direct naar uit om hier vanavond, gewiegd door de zee, in slaap te vallen. *Het daget uyt den Oosten*, matrozen gooien de trossen los, boegschroeven maken dat de hele boot gaat rammelen, een Trans Europa Ferry is aan het bunkeren en de haven ruikt naar stookolie, de kaai-muur glijdt traag langs de patrijspoort.

Ik klim naar de brug en kom een beetje thuis, word omvadend door een walm aan herinneringen. Op een aantal technische snufjes na — dingen die toen nog niet bestonden — kon dit de brug van mijn laatste sleper zijn. De afmetingen kloppen, de zeekaarten blijken, naast modernere navigatiemiddelen, nog steeds in gebruik, de berichten op de radio kraken als werden ze 23 jaar geleden ingesproken, de zetel waarin ik als matroos van wacht vaak zat te dromen van mijn geliefde, staat op zijn plaats, het bedieningspaneel vol knoppen en wijzers en meters is nauwelijks veranderd.

Ik drink mijn koffie uit een mok, slap en zonder toevoegingen, zoals ik hem alleen op zee dronk/drink. Maar er zijn ook zaken veranderd. Om de radar te lezen hoef je je hoofd niet meer in een plastic pot te steken om op een plat liggend, zwart-witschermpje te zien wie er in je buurt vaart. Dat kan nu, zoals je televisie kijkt, op een groot, rechtopstaand kleurenscherm. Op een tweede scherm worden de aankomende schepen gescreend. De AIS (automatic identification service), overgewaaid uit de luchtvaart, vertelt de man van wacht alles wat hij weten moet over het vaartuig binnen het bereik van ►

(Stijl) Varen

die 'slimme' radar: naam, bestemming, tonnenmaat, lengte, koers enzovoort. Onwaarschijnlijk handig voor een loodsboot!

Ik zie ook computers, maar een intermetaansluiting is er, zo ver uit de kust, niet. Nog niet, zegt de kapitein. De weersvoorspellingen zijn ronduit slecht, de *swell* neemt toe, een eerste golf slaat over de boeg, de meeuwen krijsen alsof ze mij herkennen.

Stuurman, stuurvrouw?

Mijn ervaringen met loodsen zijn beperkt. Mijn overgrootvader was er een, tenminste, het laatste decennium van zijn zeemanscarrière. Maar ik herinner me zijn verhalen nauwelijks. Alleen zijn sterfbed staat me nog helder voor ogen. Als we met een sleper in moeilijk, onbekend vaarwater kwamen, klom er een aan boord en als ik dan toevallig aan 't roer zat, kreeg ik, de tijd dat hij er was, mijn bevelen van hém. In Europa waren het meestal mannen die een tijdje op de grote vaart hadden gezeten en die nu graag wat regelmatig bij moeder de vrouw wilden slapen. In Afrika verdienden vissers wat bij als loods. In een prauw, barvoets, gekleed in kaftan of niet meer dan een lendendoek, werden ze aangevoerd. Handig en onverschrokken klommen ze langs de buitenboord hangende autobanden het dek op. Ze kenden hun job maar soms verliep de communicatie, vanwege de taalverschillen, stroef.

Ik ga wat door de boot dwalen, eet een paar boterhammen in de mess, samen met de vrouwelijke stuurman. Stuurvrouw? Zeg je dat? Ik durf het haar niet te vragen. Ik neem mijn mok koffie — er heerst een absoluut verbod op alcohol aan boord — mee naar het ruime salon waar een paar loodsen zitten te keuvelen, Belgen én Nederlanders. Ze wisselen weetjes en verhalen uit: die kapitein zus en dat schip zo, en daar liep ik bijna op een tanker ...

De Belgische loodsen werken zes dagen en zijn dan vijf dagen vrij. Als ze van dienst zijn, gaan ze door tot ze zich te moe voelen worden en dan mogen ze negen uren time-out nemen. De Nederlanders zijn een dag langer thuis en van werken tot het niet meer gaat, is geen sprake. Hun loodswezen is geprivatiseerd en hun bazen zijn waarschijnlijk banger voor ongevallen en aansprakelijkheid. Niet-rendabele posten zoals Vlissingen krijgen financiële steun van Rotterdam en Amsterdam. In Australië, waar de privatisering nog verder werd doorgevoerd, tot iedere haven zijn loodswezen had, kwam men in kleinere havens zonder loodsen te zitten en moest de overheid opnieuw ingrijpen.



DE BRUG VAN LOODSBOOT 7
Bart Plouvier: "Op een aantal technische snuffels na kon dit de brug van mijn laatste sleper zijn. De afmetingen kloppen, de zeekaarten blijken, naast modernere navigatiemiddelen, nog steeds in gebruik, de berichten op de radio kralen als werden ze 23 jaar geleden ingesproken."

Echte speedboten

De wind neemt toe. Er staan nu witte kopjes op de grauwlinnen zee. Weer op de brug speel ik mijn favoriete spelletje: zonder me vast te houden of ergens tegenaan te leunen, zo lang mogelijk overeind blijven. Het lukt me nog aardig, al wint, na verloop van minuten, de zee. Altijd. Ik spot de eerste jan-van-gent. De machinist is naar boven geroepen om naar een defecte telefoon te kijken. Hij draagt een gehoorbeschermende hoofdtelefoon en ziet eruit als Mickey Mouse. Lucht en water krijgen stilaan dezelfde kleur, een containerschip en een autoboot op de horizon lijken hoekige, drijvende dozen.

Eigenlijk is deze boot een soort doorgeefluik voor loodsen. Met twee jollen, één die aan bakboord en één die aan stuurboord hangt, worden de *pilots* bij een zee-reus opgehaald waarna ze langere of kortere tijd aan boord blijven, opnieuw de jol in gaan en op hun volgende schip weer worden afgezet. Die jollen zijn echte speedboten, ze lijken over de golven te vliegen. Dat was in mijn overgrootvaders tijd wel anders, maar zijn collega's van nu moeten nog wel, net als hij, via een gevaarlijk zwiepende touwladder, aan boord van de grootste schepen klimmen.

Engels is hier de voertaal die iedere of-

ficier verondersteld wordt te begrijpen, maar toch loopt er af en toe nog wel wat mis, blijkt een kapitein uit een of ander ver land de gegeven instructies niet of verkeerd te interpreteren. Dan hangt de ladder voor de loods te hoog of hangt ze er helemaal niet, dan vaart een cargo de verkeerde kant uit of gaat méér in plaats van minder snelheid maken. Het verkeer voor de Noordzeekust is druk en de kapitein of stuurman van wacht moet over een flinke dosis organisatietalent én improvisatievermogen beschikken. Vier uur alert blijven, op scherp staan, is geen sinecure.

Ongevallen en bijna-ongevallen

Lekker en afwisselend eten aan boord is belangrijk, dat weet ook deze kok. Aan tafel wordt er, net als destijds op de sleepboten, over weinig anders gepraat dan het werk, vroegere reizen, slechte en goeie kapiteins, ongevallen en bijna-ongevallen, stormen en dieselmotoren. De Loodsboot 7 begint flink te stampen en te rollen. Als het te erg wordt en de jolbemanning en loods in gevaar komen, wordt de loodsdienst gestaakt en moeten we Oostende binnenlopen. Mijn reis zou wel eens van korte duur kunnen zijn.

Het is stikdonker nu en alle schepen zijn gereduceerd tot lichtjes. Van al wie aan het werk is, wordt uiterste concentratie gevraagd. Ik maak mij klein en onzichtbaar in een hoekje van de brug. Om aantekeningen te maken is er te weinig licht. De radio meldt dat het écht slechte weer Duinkerke heeft bereikt. Ik ga te kooi, wil me, lezend in een meegebracht boek, in slaap laten schommelen. Elke beweging van de zee wordt door mijn lichaam overgenomen. Als de naald van een ouderwetse tachograaf registreer ik ze op de witte lakens waar ik tussen lig.

Wanneer ik weer wakker word, draaien de motoren snel en regelmatig. Na een kwartier is daar nog geen verandering in gekomen en weet ik dat mijn avontuurtje voorbij is. De radio zal het al gemeld hebben: "De loodsdiensten zijn gestaakt". Ik drink een paar koppen zoekoffie en klim opnieuw naar de brug. Verder werken was te riskant geworden. De laatste loods die het probeerde, kreeg zijn ladder niet meer te pakken. Ik neem geen risico's, heeft de kapitein enkele uren geleden beslist.

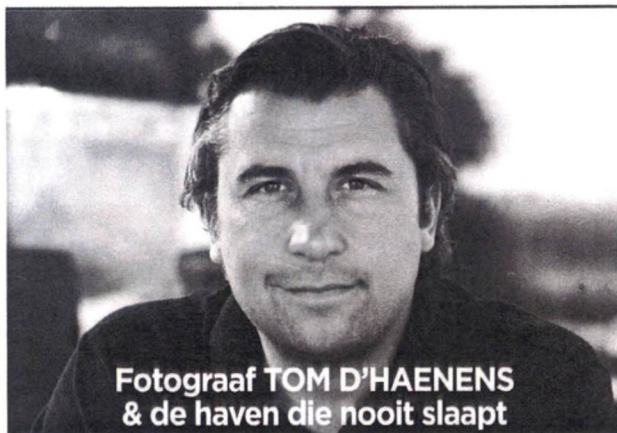
De *skyline* van Oostende is al te herkennen. De meeuwen ogen zwart in de schemering. Je moet 's zomers komen, raadt de kapitein mij aan. Graag. (T)

WWW.WELKOMBIJLOOT.BE
BELGIAN BOAT SHOW: TOT EN MET 17 FEBRUARI
IN FLANDERS EXPO, GENT, VAN 12 TOT 18 UUR,
TUDENS HET WEEKEND VAN 10 TOT 18 UUR.
WWW.BELGIANBOATSHOW.BE

Datum: 16 februari 2008

Medium: De Morgen Magazine

Onderwerp: Vlootschepen figureren in boek van Tom D'Haenens over de haven van Antwerpen



Fotograaf **TOM D'HAENENS**
& de haven die nooit slaapt

Op een andere planeet

Ziet hij de lichtjes van de Schelde, dan gaat zijn hart wat sneller slaan. Tom D'Haenens trok negen maanden rond in de haven van Antwerpen. 'Dit is heel anders dan de luchthaven, waar mijn vorig fotoboek om draaide. In de luchthaven zie je elke dag emoties, de tranen bij het afscheid en de vreugde bij het weerzien. In de haven gaat het om leven en dood. Hier voel je hoe klein de mens is.'

DOOR KATRIJN SERNEELS

Voor Floor van Gaarkeuken 110 zijn Tom D'Haenens en zijn camera geen onbekenden meer. "Floor is een ongelooflijke dame", zegt Tom. "Als de arbeiders hier binnenkomen, tegen 12 uur, dan weet ze perfect wat die mannen nodig hebben. Ze moeten niet eens meer bestellen. Floor weet wie ze vijf of acht pinten moet brengen bij hun boterham met spek. De mannen hebben maar 35 minuten schafttijd, dus dat moet wel vooruitgaan." Tom houdt het bij een koffietje, en warmt zijn handen aan de kop. 't Is koud in de haven, maar het werk gaat door. "De haven slaapt nooit."

Toen je in Zaventem rondliep met je camera, kwam je Robbie Williams, Chirac en andere groten der aarde tegen. In de haven iemand bekend tegen het lijf gelopen?

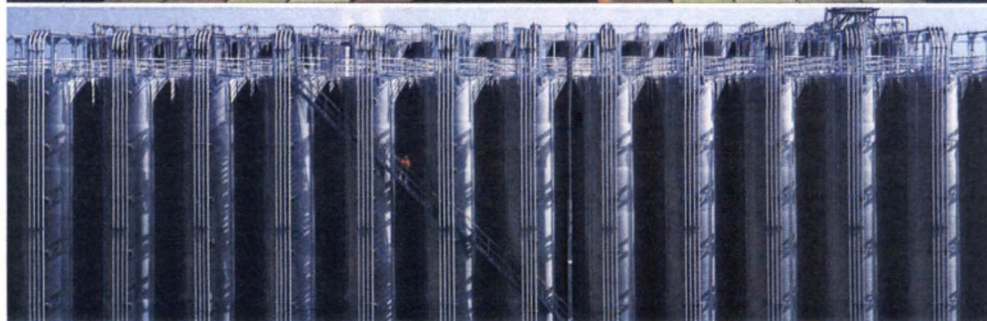
"Nee, Robbie Williams komt niet met de boot naar Antwerpen, alleen Sinterklaas doet dat. Antwerpen is de tweede grootste haven van Europa, en de vijfde grootste in de wereld. Voor fruit en petroleum is Antwerpen de poort van Europa. De bananen voor heel Europa worden hier geleverd. Hier liggen tonnen koffie, tabak, kolen en kaolien, de witte klei die je nodig hebt om tandpasta te maken. De haven is ook een enorme graanschuur. 25.000 ton gerst wordt hier elk jaar in de

HOOG EN DROOG Een schip ligt in het droogdok voor onderhoud. 'Vroeger mochten matrozen de stad in, naar de meisjes van plezier, als het schip in het droogdok lag. Nu moeten ze klusjes doen op het schip', zegt D'Haenens.





actueel



OP LEVEN EN LOODS Deze licht zijn tanden bloot, maar loods is een levensgevaarlijk beroep. Tijdens stormen worden loodsen met een helikopter op het dek gedropt, terwijl dat meters naar omhoog en omlaag deint. 'Zo zijn er al loodsen te pletter geslagen', vertelt D'Haenens.





MIJN ERWTJE 'De haven is een wereld van emoties', zegt Tom D'Haenens. 'Kijk maar naar de meerpaaltjes: op het ene staat 'mijn erwte' geschreven, op het andere 'bad boy'.'

► mouttorens omgevormd tot mout, waar bier mee wordt gemaakt. Als je tussen die enorme bergen witte klei of zwarte kolen rondloopt, die bijna zo hoog zijn als de kathedraal van Antwerpen, ben je precies op een andere planeet. Dan voel je hoe klein de mens is. Het levert soms surrealistische plaatjes op, zoals een man die op de fiets tussen die witte bergen rijdt. Voor de arbeiders is dat gewoon de vlugste manier om van de ene berg naar de andere te raken."

Een havenarbeider, dat moet wel een man als Jan, Pier, Tjoris en Corneel zijn: mannen met baarden.

"Snorren en baarden, dat zie je toch minder dan vroeger. Het cliché van de zeeman of dokwerker met tattoos en armen als stalen kabels, klopt niet meer. Er zijn minder arbeiders dan vroeger in de haven, het inzetten van machines doet de mankracht die nodig is

afnemen. Af en toe gebeurt er nog iets met de hand, zoals de trossen van het schip aan de meerpaal vastmaken. Dat doen ze dan met drie, vier man tegelijk. Maar ongelooflijke spieren heb je niet meer nodig. Wel ongelooflijke precisie. Het lossen en stapelen van containers is een echte kunst, da's millimeterwerk. Ik heb een paar keer mee in de kraan gezeten, jongens toch. Ik heb geen hoogtevrees, maar als je daar met je voeten op de glazen vloer zit, en meters boven die containers zweeft, dacht ik: waar ben ik in hemelsnaam aan begonnen?"

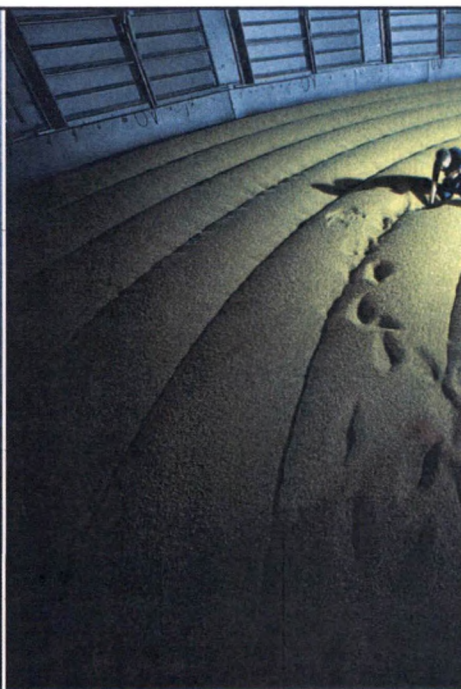
Boswachter

Waarom ben je eigenlijk aan een fotoboek over de haven begonnen?

"Plekken waar mensen elkaar kruisen, waar wegen samenkomen, die intrigeren mij.

Zaventem is zo'n plek, die voortdurend in beweging is. Maar de haven ook. Vroeger vertrokken Belgen hier met de boten van de Red Star Line naar Amerika, op zoek naar een beter bestaan. Vandaag komen hier met de vrachtschepen vluchtelingen aan, die zich verstopt hebben in de laadruimen. De teleurstelling van zo'n vluchteling heb ik gezien, toen hij hoorde dat hij er niet af mocht, maar nog zes maanden op het schip moest blijven. Tot hij terug was in het land waaruit hij gevlucht was.

Ik hou van het gevoel van verwachting dat reizen schept, ik ben een paar keer op een boot mee de Schelde opgevaaren, van de Noordzee naar Antwerpen. Het gevoel dat ik had toen ik op dat schip stond, en de lichtjes van de haven in de verte zag... Dat doet je toch iets. Ik hou ook van de geur van de Schelde,



► ze ruikt naar de zee. Voor mijn volgend project 'Streets of the Worlds' ga ik naar de beroemdste straten van de wereld trekken. Een straat is ook voortdurend in beweging. Op Fifth Avenue, de chicste winkelstraat van New York, wil ik niet alleen de jetset die er gaat winkelen in beeld brengen, maar ook de onbekende wereld onder de straat, waar zwerfers in de gangen van de metro en riolen slapen."

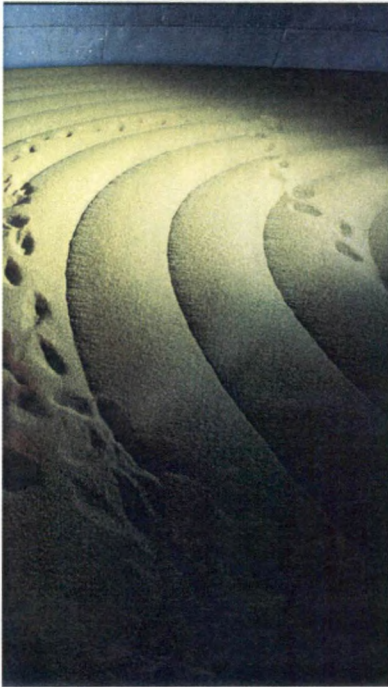
Heb je ook onbekende kanten van de haven ontdekt?

"Dat de haven een boswachter heeft, dat had ik nooit verwacht. De haven is niet alleen

industrie, maar ook een heel stuk natuur. Op de dijken van de Schelde is zelfs een herder, met een kudde van meer dan 3.000 schapen. De boswachter controleert ook de vissers in het havengebied, om te zien of ze wel een vergunning hebben. Ook het kerkship was voor mij een verrassing. Op de Sint-Jozef kan je een kaarsje aansteken voor een behouden thuiskomst. Het ship werd nog gebouwd in opdracht van Hitler, als een bevoorradingschip voor tijdens de oorlog, maar raakte later in Antwerpen verzeild.

De haven is eigenlijk een dorp op zich: het heeft een eigen kerk, maar ook een eigen

brandweerkorps, ambulance en politie. Als er in de haven iets gebeurt en ze moeten een ambulance uit 't stad sturen, gaat die dan wel op tijd het juiste dok vinden? De mannen hier in de haven kennen alles op hun duimpje. Ze hebben zelfs een eigen duikersteam, voor wanneer er lijken gevonden worden. Wie zijn leven moe is, springt al wel eens in de Schelde, of in een dok. Het koude water en de sterke stroming zorgen ervoor dat mensen snel verdrinken. Er zijn elk jaar dodelijke ongevallen in de haven. Arbeiders die sterven omdat de kraanbestuurder hen niet ziet, loodsers die te pletter slaan op een ship... Loodsers wachten op een ship op de Noordzee tot er een boot langsvaart die hun diensten nodig heeft. In een sloep worden ze bij de boot gebracht, en dan moeten ze via een ladder de varende boot opklauteren. Niet simpel, en ik kan het weten, want ik heb zelf ook aan zo'n wiebelende ladder gehangen, met mijn fotomateriaal op mijn rug. Of het nu stormt of niet, de boot moet doorvaren naar Antwerpen, want tijd is geld. Als de zee te woelig is om de loods over het water aan boord te brengen, dan worden ze met een helikopter op het dek gedropt. Dat is een heel gevaarlijke onderneming.



BIER HIER Gerstkorrels liggen in het graan-dok te kiemen en eesten. De mouttorens van de haven zijn elk jaar goed voor 250.000 ton mout. Hier rijpt het Belgisch bier.

Het schip klieft door de woelige zee, het dek gaat daarbij drie meter omhoog en dan weer omlaag. En daar hang je dan in de lucht, met een helikopter boven je en dat wiegende dek onder je. Sommige loodsen slaan zo te pletter."

Alfapas

Is de haven ook niet romantiek, de rode lichtjes van het schipperskwartier? De matrozen die naar de meisjes van plezier gaan, die staan nergens in je boek.

"De schippers en matrozen hebben vandaag geen tijd meer om naar de hoeren te gaan. Vroeger meerden de schepen aan in de buurt van de stad, maar nu is het havengebied zo uitgebreid, dat een matroos soms kilometers van de stad zit. Te ver om te voet naar de stad te gaan. De kapiteins zijn ook heel streng vandaag. Ik was op een schip dat voor onderhoud in het droogdok lag, vlakbij de stad. Maar in plaats van zijn matrozen aan land te laten gaan, hield de kapitein ze op het schip om kleine klusjes uit te voeren. En meisjes die zelf tot op de boten gaan? Dat gebeurt niet. Sinds 9/11 is de beveiliging in de haven zo verstrengd dat je de haven niet meer binnen-

komt als je er niet moet zijn. Je hebt overal een speciale alfapas voor nodig. Nee, de matrozen in het droogdok kunnen hooguit naar de rode lichtjes kijken."

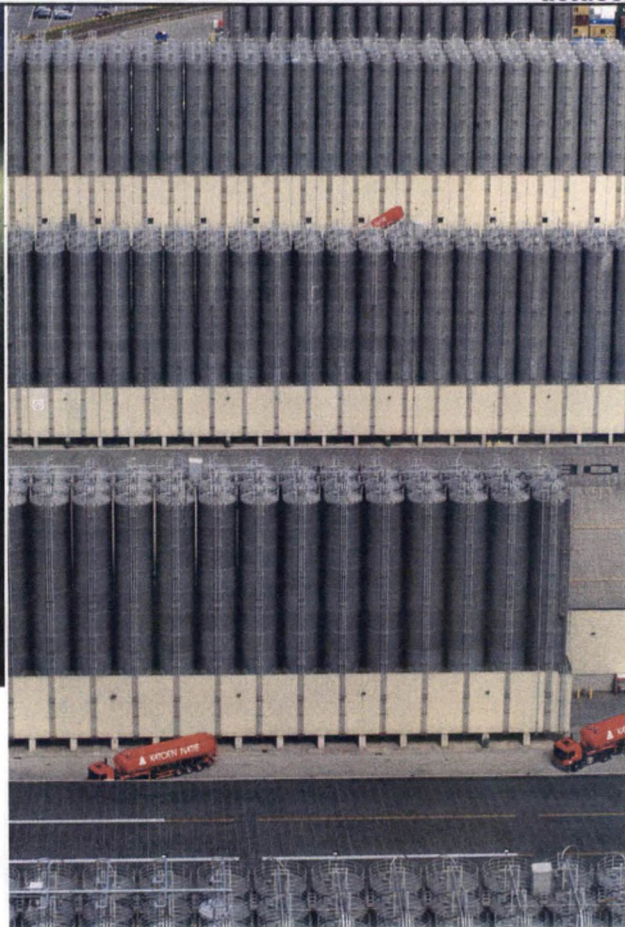
Dus Floor, die de biertjes uitdeelt in de gaarkeuken, is de enige vrouw in de haven?

"Kapiteins hoeven vandaag ook geen baard meer te hebben, op de zeevaartschool studeren steeds meer meisjes. Aan de zeevaartschool ben je zeker van werk, want er is een tekort aan schippers. De haven is geen mannenwereld meer. Het is een wereld vol emoties, kijk gewoon maar naar de meerpaaltjes. Elk meerpaaltje aan de kaai is beschilderd of beschreven. Op het ene staat 'mijn erwte' geschreven, op het andere 'bad boy'. In de zomer wordt er tango gedanst aan de oevers van de Schelde, verliefde koppels kussen op de kaaien, waar met zand een strand voor één zomer wordt gelegd. Er wordt gezon-

nebaad op Sint-Anneke, gejojgd op de dijken, volwassen mannen spelen met miniatuurbootjes op Linkeroever. En als de zon ondergaat, verlichten de affakkelvlammen van de olieraffinage de nacht. De industrie, dat is lelijk, wordt vaak gezegd. Maar wat is er mooier dan die vlammen, die lichtjes die in het water van de Schelde weerkatst worden. Daar gaat je hart toch sneller van slaan?" ■



INFO
The Port of Antwerp.
Foto's Tom D'Haenens,
tekst Mark Rummenens
en Liesbeth van
den Berghie.
Uitgeverij Van
Halewyck, 224 p.,
55 euro.



Datum: 24 februari 2008

Medium: De Zondag

Onderwerp: Steiger van veer Lillo – Doel is ligplaats voor veerboot van VLOOT 'Schelde'

Veilig het veer op

Jos De Meyer kondigt nieuwe aanlegsteigers aan langs de Schelde

WAASLAND - In Hamme, Moerzeke, Rupelmonde en Doel komen nieuwe aanlegsteigers voor de veerdiensten aan de Schelde. "De nv Waterwegen en Zeekanaal trekt daarvoor acht miljoen euro uit in een tijdspanne van vijf jaar", kondigt Vlaams volksvertegenwoordiger Jos De Meyer (CD&V) uit Sint-Niklaas aan.

De steiger voor het driehoeksveer Doel-Lilo-Liefkenshoek komt eerst aan de beurt. Daartoe is voor volgend jaar één miljoen euro voorzien. Ook de veren van Moerzeke naar Baasrode en Mariekerke krijgen volgend jaar een nieuwe steiger. Ook al in 2009 krijgt de veerdienst in Rupelmonde een nieuwe steiger in het raam van de heropening van de 'Vliegende Geit' zoals deze oeververbinding wordt genoemd. In 2010 zijn de veerdiensten aan Driegoten (naar Weert) en in Moerzeke (naar Sint-Amands) aan de beurt. "Vooral veiligheid, comfort en de toegankelijkheid staan centraal bij deze ingrepen", licht De Meyer toe. "Vlaams minister Hilde Crevits (CD&V) wil daardoor ook de mobiliteit voor andersvaliden verbeteren. In totaal worden in vijf jaar veertien aanlegsteigers op de Schelde tussen Antwerpen en Dendermonde aangepakt. Heel wat pendelaars gebruiken bijna dagelijks de veerdiensten. Deze oeververbindingen zijn ook op toeristisch vlak van groot belang voor de regio's rond de Schelde. Op vele plaatsen zijn de overzetplaatsen belangrijke schakels in de basismobiliteit van voornamelijk zachte weggebruikers. Ik ben vooral ook heel tevreden dat ook op deze plaatsen een verhoogde aandacht is voor andersvaliden en minder mobiele mensen." (Jan Van de Velde/Foto Luc Verstraeten)



Volksvertegenwoordiger Jos De Meyer aan de aanlegsteiger in Driegoten.

Datum: februari 2008

Medium: www.sui.be

Onderwerp: Stage dhr. Smits bij VLIZ / Zeeleeuw

Sint Ursula Instituut

Secundair onderwijs ASO-TSO-BSO

Bosstraat 9, 2861 Onze-Lieve-Vrouw-Waver

Michiel Smits brengt verslag uit van zijn bedrijfsstage aan zee.

Februari 2008

Hoi allemaal

Enkelen onder jullie hebben op de klassieke avond al gehoord of gezien dat ik er nog steeds niet als een ruwe zeebonk uitzie... en dat is waarschijnlijk tegen uw verwachtingen in.

Het merendeel van het werk dat op het VLIZ verricht wordt, heeft te maken met de zee, maar vindt niet plaats op de zee. Meestal zit ik in een bureau aan de vismijn van Oostende. Ik werk er aan educatieve opdrachten rond biologie en de zee.

Gisteren was het prachtig weer en zijn we met de boot een hele dag lang gaan varen, diep in de Noordzee, op zoek naar bruinvissen (een dolfijnachtige). Na zeven uur varen is er zes keer een glimp van een rugvin opgevangen... het was hard werken dus. Ik had een geweldige camera van het VLIZ om de nek hangen. Bij gebrek aan zeezoogdieren heb ik vogeltjes gefotografeerd.

Vandaag zouden we terug op zee gaan, maar de hydrofoon (een toestel om zeezoogdieren op te sporen) laat het afweten. Bovendien is er redelijk veel wind, waardoor we tussen de golven de bruinvissen niet gemakkelijk kunnen zien. Binnenblijven dus, er ligt nog werk genoeg te wachten op de bureau.

Zie hieronder enkele fotootjes. De grote vogels met opvallende zwarte vleugeluiteinden, een vrij lange bek en een geelachtig hoofd zijn Jan-van-Genten. Verder vooral drieteenmeeuwen.

Groetjes, nog veel succes op school en tot een volgende gelegenheid of alleszins tot na de paasvakantie!



Foto's en verslag door: Michiel Smits

Copyright © Sint Ursula Instituut, 2006.

Datum: 7 maart 2008

Medium: Het Visserijblad

Onderwerp: Veerdienst te Oostende en Nieuwpoort – VLOOT zorgt voor de vaartuigen, afdeling Kust zorgt voor de walinfrastructuur – partnerschap binnen het agentschap MDK

Overzetboten voor Oostende en Nieuwpoort

Op de Scheepswerf Caron in Zelzate staan momenteel drie identieke stalen vaartuigen op stapel. Het gaat om overzetboten die in opdracht van de Vlaamse Overheid gebouwd worden. De vaartuigen zijn bestemd voor veerdiensten in de havengeul van Oostende en Nieuwpoort. Om de dienstverlening te verzekeren zullen er steeds twee vaartuigen operationeel zijn. Het derde vaartuig is stand by voor onvoorziene omstandigheden of als vervanger als een van de overzetbootjes in onderhoud moet. Oorspronkelijk was het zelfs de bedoeling vier vaartuigen te bouwen, zodat zowel in Oostende en in Nieuwpoort een reserveschip voorhanden zou zijn.

De veerboten hebben een lengte van 15,30 m. en zijn 5,30 m. breed. Ze worden aangedreven door een hydraulisch aangestuurde roerpropeller Volvo Penta en zullen ook beschikken over een hydraulische boegschroef. De vaartuigen bieden plaats aan 50 passagiers. Ook fietsen en rolstoelen kunnen mee aan boord. De vaartuigen zullen net als de andere eenheden van de Vlaamse Overheid onder het beheer van DAB Vloot vallen.

De drie vaartuigen zullen tegen het einde van het jaar klaar zijn. Speciaal is wel dat ze een artistieke aankleding krijgen die ontworpen is door kunstenaar Roger Raveel. Op de flanken en de achterspiegel wordt een speciale folie gekleefd met een artistieke interpretatie van golven. Wanneer de vaartuigen precies in de vaart komen en welke naam ze zullen krijgen is nog niet bekend. Alles hangt af van de bouw van de walinfrastructuur in Oostende en Nieuwpoort

die pas in de loop van volgend jaar zal afge-
w e r k t
zijn.



Datum: 14 maart 2008

Medium: Het Volk

Onderwerp: Inzet Zeehond voor Wilmar

OOSTENDE

VISSERSBOOT Visserijboot Wilmar vaarde zich gistermiddag vast in zee ter hoogte van het Oosterstaketsel. De sleepboot Zeehond van de Vlaamse Gemeenschap moest de vissersboot losslepen. De Wilmar werd naar de kade geloodst waar onderzocht zal worden hoe groot de schade is. Het is nog onduidelijk hoe de Wilmar is vastgelopen. (dji)

Datum: 19 maart 2008

Medium: De Blauwe Wimpel

Onderwerp: foto Zeehond



Datum: 23 maart 2008

Medium: Daily Collection of Maritime Press Clippings 2008-081

Onderwerp: Inzet van Zeehond

Visser zwaargewond afgevoerd

Omstreeks 22 uur zaterdagavond is in de storm een visserschip uit Zeebrugge zwaar in de problemen gekomen aan het staketsel van Oostende. Het schip Rubens Z.67 liep vast op een zandbank ten Oosten van het westerstaketsel en werd tegen het havenhoofd speelbal van de inbeukende golven. Tijdens de reddingoperatie is een visser zwaargewond geraakt.

De laatste weken is in de vaargeul van Oostende een nieuwe zandbank ontstaan. Eerder deze week waren er ook al problemen. De Z.67 probeerde Oostende binnen te varen, maar liep vast op enkele meters van het staketsel. Het ongeval gebeurde op 70 meter van het einde van het westerstaketsel. Meteen kwam een grote reddingsoperatie op gang. De Zeehond en de sleper Ensor waren snel ter plaatse. De bemanning van de Rubens-vissersboot bleef voorlopig aan boord.

Tijdens de reddingsoperatie probeerden de vissers een sleepkabel te bevestigen tussen de Zeehond en hun vastgelopen schip. Toen een grote golf kwam aangerold knapte de zware stalen kabel. Twee vissers kregen een enorme klap. Eén van hen bleef liggen. De bemanning besliste onmiddellijk om de zwaargewonde man af te voeren.

Tijdens een heldhaftige reddingspoging van een toegesneld schip van de reddingsdienst werd de zwaargewonde visser overgetakeld. De golven beukten in op de twee schepen, maar toch is men erin geslaagd de visser in veiligheid te brengen. Nauwelijks 20 minuten later kon hij afgevoerd worden naar het ziekenhuis met zware verwondingen aan de borstkas.

Bron : Focus – WTV

Datum: 26 maart 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Inzet van Zeehond

Matroos zwaargewond bij lostrekken vissersschip

In de Oostendse haven is zaterdagavond om 22 uur een jonge visser zwaargewond geraakt, toen de Z.67 Rubens bij het binnenlopen van de Oostendse haven nabij het Westerstaketstel aan de grond liep. Ettelijke mislukte pogingen en verscheidene gebroken sleepkabels later kon de Z.67 een halfuur na middernacht worden losgetrokken uit de zandbank. De toestand van de 22-jarige Steven Lingier uit Oostende is zorgwekkend.

«Oorzaak van het vastlopen is de zandbank die zich aan de haveningang heeft gevormd sinds de aanleg van het noodstrand. De schipper zal vermoedelijk ook verrast geweest zijn door de plotse sneeuwbuien, felle wind en stevige stroom. Er moet nu dringend iets aan die zandbank gedaan worden of er zullen hier elke dag schepen vastlopen», zegt Jacques Loncke, hoofd van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC).

Jean-Pierre Goossens, de Blankenbergse schipper van de Z.67, deelt die mening. «Vorig jaar zijn we hier ook al eens vastgeraakt. Nu, als je de toestemming krijgt om de haven binnen te varen, moet het wel veilig zijn. Laat de boten desnoods extra wachten»,



Reder Jean-Pierre Goossens van de Z.67 Rubens hoopt dat de zwaargewonde matroos het zal halen. JVK

vindt de schipper van rederij Aude Audenda.

Een noordoostenwind van 9 Beaufort blies de Rubens meter per meter richting staketsel. Uiteindelijk raakte het schip het Westerstaketsel en liep de voorsteven wat schade op. «Maar dat is nu het minste van mijn zorgen», zucht de schipper. «Mijn gedachten gaan uit naar Steven. Een sleeptros van sleepboot De Zeehond brak af tijdens een poging het schip los te trekken. Onze bemanning probeerde dat te herstellen, toen een tweede tros afbrak en Steven zwaar raakte.» Het staketsel werd niet afgesloten. (TVE/PJ)

Datum: maart 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Nieuwe Simon Stevin

■ Een heel ander onderzoek zal dan weer uitgevoerd worden door het nieuwe oceanografische onderzoeksschip dat het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust laat bouwen tegen 2010. Het nieuwe schip, de Simon Stevin, zal ter beschikking staan van de meer dan 500 mariene wetenschappers in Vlaanderen. Het schip moet de huidige Zeeleeuw vervangen die met meer dan dertig jaar vaardienst

begint uit te kijken naar een rustig dokje in de haven om zijn oude dag te slijten. ■

Datum: maart 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Collega van VLOOT derde in Expeditie Robinson



**COLLEGA DERDE
IN EXPEDITIE ROBINSON**

“Ik zou het opnieuw doen, maar niet op televisie”

Onze collega, de 37-jarige Muriel Rosseel uit Bredene, eindigde als eerste vrouw van de honderd deelnemers aan het survivalprogramma Expeditie Robinson op Kanaal 2. Daar is ze best trots op. “Op het verliezerseiland beslisten de overblijvers unaniem om mij te laten deelnemen aan de laatste proeven, waardoor ik in de finale geraakte.”



In het echte leven is Muriel al zes jaar in dienst bij de DAB Vloot waar ze als enige (!) vrouwelijke matroos meevaart op de Tender, het schip dat de loodsen naar hun bestemming brengt. “Dat avontuurlijke zit in mij, dus heb ik de kans gegrepen om deel te nemen. Vanuit mijn ervaring bij

de zeescouts en dankzij mijn duikershobby had ik al wat overlevingstechnieken onder de knie. Maar uiteindelijk was het fysiek en mentaal bijzonder zwaar.” Financieel is ze er niet rijker van geworden, maar zo’n unieke ervaring is onbetaalbaar. “Ik heb in totaal 48 dagen gewoon en gecontingenteerd verlof opgenomen en betaalde 600 euro voor de vlucht naar Maleisië, maar ik kreeg er fantastische herinneringen en vrienden voor in ruil.” Toch ziet ze een herhaling niet echt zitten. “Zeker niet voor televisie. Daar werd te veel gefocust op ruzie en sensatie. Het leek trouwens alsof we daar constant zaten te eten, maar dat was helemaal niet het geval. Nee, de televisiewereld is niets voor mij.”

Datum: maart 2008

Medium: Focus TV

Onderwerp: Inzet van Zeehond tijdens incident met vissersvaartuig Rubens



Datum: 4 april 2008

Medium: Het Visserijblad

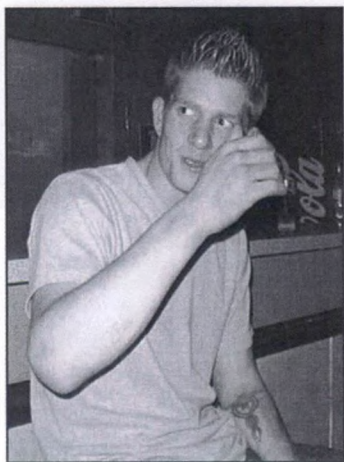
Onderwerp: Inzet Vlootvaartuigen tijdens incident met vissersvaartuigen

O.154 Wilmar en Z.67 Rubens lopen vast in Oostendse havengeul

Oostendse visser zwaar gewond tijdens lostrekken



Door de felle noordoostenwind werd de stuurloze Z.67 Rubens tegen het Westerstaketsel geduwd waardoor het schip het hard te verduren kreeg. Door het ongeval duurde het enkele uren vooraleer het vaartuig weer vlot geraakte.



Steven Lingier

de regionale zender Focus TV en ondertussen hebben ook heel wat internetgebruikers de beelden kunnen bekijken. Vier mannen zijn te zien op de achterplecht. Even later zien we twee man die aan een kabel sleuren en dan slaat een zware golf over het schip. Een man,

lichtmatroos Steven Lingier bleek later, wordt plots weggeslagen en stuikt neer. Hij richt zich weer op en krimpt opnieuw in elkaar. Het zijn beelden die de Onderzoeksraad ongetwijfeld zal opvragen en grondig zal bestuderen als de zaak behandeld wordt.

Matroos Gjurdis De Keyzer (24) kreeg een klap op de schouder maar was er minder erg aan toe dan Steven Lingier. De 22-jarige Oostendse visser werd op volle borst door de losgeslagen kabel geraakt en liep zware kneuzingen op waardoor hij bijna het bewustzijn verloor. Pas later ging hij in de coma. De reddingsdienst haalde de visser in moeilijke omstandigheden van boord en bracht hem in zorgwekkende toestand over naar het H. Serruysziekenhuis in Oostende. Daar werd een ingedrukte borstkas, gebroken armen en zware inwendige verwondingen aan longen, lever, hart en pancreas vastgesteld. De visser onderging een vele uren durende operatie en stond onder voortdurende bewaking op intensieve zorgen. De volgende dagen werd hij opnieuw operatief behandeld. Drie dagen na zijn opname bleef zijn toestand ernstige maar gesta-

DE VOORBIJE WEKEN ondervonden verschillende vissersvaartuigen problemen bij het in- of uitvaren van de Oostendse havengeul. Komt het door de aanleg van het noodstrand of de afbraak van het Oosterstaketsel dat de diepgang van de havengeul op verschillende plaatsen gestremd is? Feit is dat in combinatie met het stormweer de voorbije weken verschillende vaartuigen over zanddrempels schuurden.

Eerst was de O.154 Wilmar al vastgelopen. Tijdens het stormweer zaterdagavond 22 maart omstreeks 22 uur ging het verkeerd voor de Z.67 Rubens van de rederij Aude Audenda BVBA uit Blankenberge. Bij het binnenlopen liep het grote boomkorvaartuig vast en werd tegen het Westerstaketsel gedreven. De havensleepboot Ensor kwam snel ter plaats, maar kreeg het schip niet los. Ook de krachtigere De Zeehond werd er bij geroepen. Een zware sleepkabel werd verbonden met het vastgelopen vissersvaartuig met de bedoeling het vaartuig achterwaarts los te trekken. Wat er vervolgens gebeurde was vrij duidelijk te zien op televisiebeelden van

biliseerd.

"Hij opende woensdag even zijn ogen en ik denk dat hij mij herkende", zegt zijn vriendin Liesbeth Opstaele uit Oostende die zich om hem bekommert. "Het is erg dat hij dit nu moet tegenkomen. De dag dat hij vertrok vroeg hij mij ten huwelijk. Enkele dagen geleden belde hij mij nog wenend op om te zeggen dat hij ermee zou ophouden. Het was zijn derde reis met dat vaartuig en hij zag het echt niet meer zitten en zei dat hij ander werk ging zoeken."

Steven Lingier was op zijn 16de al in de visserij gestapt, maar is er niet gebleven. Hij stond al vroeg op eigen benen, bleef aan de slag in het scheepvaartmilieu en oefende verschillende jobs uit. Waarom hij weer naar de visserij trok is een vraag waarop zijn vriendin geen antwoord weet. *"Ik maak me nu vooral zorgen over zijn toestand. Ik vrees dat hij een lange herstelperiode voor de boeg heeft en hoop dat hij fysiek weer in orde komt",* zegt zijn vriendin. Steven werd donderdag van het beademingstoestel gehaald en is weer bij bewustzijn.(gw)

Datum: 9 april 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

GISTEL

Scholieren Sint-Godelievecollege rijven VLIZ-prijs binnen



Onder begeleiding van leerkracht wetenschappen Ilse Bouchez namen leerlingen uit het zesde jaar van het Sint-Godelievecollege deel aan de wedstrijd Planeet Zee van het Vlaams Maritiem Instituut voor de Zee (VLIZ). De acht leerlingen die deelnamen waren Hannelore Molenaers, Ruben Dangreau, Elise Soenens, Jans Ballière, Baptist Declerck, Maxim Beuselinck, Davingo Desouter en Stijn Geselle. De overwinning in deze wedstrijd levert hen meteen ook een stage op van 7 tot 11 april op het onderzoekschip De Zeeleeuw. Foto JVK (BPM/MME)

Datum: 11 april 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

Leerlingen SIGO op zee

GISTEL – Leerlingen van het zesde jaar van het Sint-Godelievecollege deden onder begeleiding van leerkracht Ilse Bouchez mee aan de wedstrijd Planeet Zee van het Vlaams Maritiem Instituut voor de Zee. Zij wonnen die wedstrijd. Het leverde hen een onderzoeksstage van een week op het onderzoeksschip De Zeeleeuw op. Volgende week leest u er alles over in De Zeewacht.

Datum: 12 april 2008

Medium: Het Volk

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee



De zesdejaars van het Sint-Godelievecollege in Gistel hebben opnieuw vaste grond onder de voeten na een weekje expeditie op zee.
© Peter Maenhoudt

► Gistel/Oostende Zesdejaars van Sigo zijn terug van weekje op zee 'Expeditie is unieke ervaring'

De acht zesdejaars van het Sint-Godelievecollege in Gistel zijn sinds gisteren opnieuw aan wal na een expeditie op zee. De scholieren wonnen die expeditie met de wedstrijd Planeet Zee van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ).

Dominique Jauquet

Zo'n duizend leerlingen uit een vijftigtal Vlaamse klassen namen deel aan het e-learning-project van het VLIZ. Het ingezonden project van de zesdejaars van het Sigo trok aan het langste eind. Hannelore Molenaers, Ruben Dangreau, Elise Soenens, Jens Ballière, Baptist Declerck, Maxim Beuse-linck, Davigno Desouter en Stijn Geselle hadden samen met leerkracht wetenschappen Ilse Bouchez een journaal in elkaar gestoken, waarbij onder meer gewerkt werd rond groene energie via windmolens, ontzilting van zeewater, tsunamige-vaar en walvissen en dolfijnen. Het project werd als beste werk verkozen, waardoor de leerlingen be-

'De eerste dag is er iemand wat ziek geworden op de boot, maar dat was tegen de avond al beter, toen we een feestje hadden'

Hannelore en Elise

loond werden met een expeditie op zee in het onderzoeksschip De Zeeleeuw. De expeditie begon maandag en eindigde gisteren.

Tijdens de expeditie werden we in drie groepen verdeeld', zeggen Davigno, Stijn en Baptist. 'Wij werkten rond bodemonderzoek en hebben onder meer de zandbanken Westhinder, Nieuwpoortbank en Wenduinebank onderzocht en vergeleken met elkaar.'

Elise en Hannelore leerden het sleepnet gebruiken en ontdekten verschillende types levende organismen. Jens, Ruben en Maxim leerden alles over navigatie. Daarnaast hebben de leerlingen de vuurtoren De Lange Nelle en de nieuwe kustwachtcentrale MRCC Oostende bezocht en een reddingsoefening op de Spuikom meegemaakt.

'De eerste dag is er iemand wat ziek

Jan Mees (VLIZ)

'Wetenschap bij jeugd brengen'



© pmg

Het was dit jaar de vierde keer dat een klas een expeditie op zee mocht beleven. Planeet Zee was het tweede e-learningproject dat daarbij gelanceerd werd, als opvolger van Expeditie Zeeleeuw vorig jaar. 'Het project wordt volgend jaar zeker hernomen. Dit jaar waren er een vijftigtal klassen ingeschreven en we maken ons sterk dat we volgend jaar nog beter zullen doen. We merken dat het enthousiasme groot is, want naast de winnende

geworden op de boot, maar dat was tegen de avond al beter, toen we een feestje hadden', zeggen Hannelore en Elise. 'De expeditie was dolfijn en een unieke ervaring voor ons.

klas uit Gistel waren er nog heel wat sterke inzendingen', zegt Jan Mees, directeur van het VLIZ. 'We beschouwen Planeet Zee als een heel belangrijk project, omdat het één van onze doelstellingen is om de wetenschap bij het publiek te brengen en de jeugd is zeker een belangrijke doelgroep. We hopen dan ook dat heel wat leerlingen straks zeewetenschappers mogen worden. Tijdens de expeditie leerden de leerlingen hoe wetenschappers gegevens op zee verzamelen en dit naar het beleid vertalen. Voor deze gemootiveerde jongeren was dit zeker een unieke ervaring', zegt directeur Mees. (dji)

We willen dan ook het VLIZ, de mensen aan boord, de school en iedereen die aan Planeet Zee meewerkte uitgebreid bedanken. Dit vergeten we nooit meer.'

Datum: 18 april 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Samen met het VLIZ zet VLOOT de Zeeleeuw in in het kader van Planeet Zee

Acht leerlingen van Sigo winnen wedstrijd „Planeet Zee” en gaan op expeditie met De Zeeleeuw

De zee in al haar facetten

■ **GISTEL** – Van maandag tot vrijdag hebben acht laatstejaars van het Sint-Godelievecollege een week op zee doorgebracht aan boord van De Zeeleeuw, een onderzoeksschip van het Vlaams Instituut voor de Zee. Zij waren de winnaars van de wedstrijd „Planeet Zee”

„De eerste dag hebben we allemaal wel een Touristil genomen. En niemand is echt zeeziek geworden. We hadden ook wel het geluk dat de zee erg kalm was” vertelt Davigno Desouter. Deze Oostendenaar studeert aan het Gistelse college wetenschappen en moderne talen. Hij ziet zijn toekomst eerder aan land dan wel op zee. Maar de unieke ervaring van een week onderzoek op zee is ook voor hem onvergetelijk. Niet in het minst omdat zijn grootvader ooit nog op zee gevaren heeft.

Eerste prijs

Met een echt onderzoeksschip op Noordzee-expeditie trekken is vast en zeker geen alledaagse gebeurtenis. Dat is het wat acht leerlingen van het zesde jaar meemaakten. Zij hadden, onder begeleiding van hun leerkracht wetenschappen Ilse Bouchez, deelgenomen aan de wedstrijd „Planeet Zee”, georgani-



Bij hun aankomst in de Oostendse haven werden de leerlingen van het Sint-Godelievecollege begroet door directeur Hugo Gevaert en adjunct-directeur Paul Mortier. We herkennen verder lerares Ilse Bouchez en de leerlingen Hannelore Molenaers, Elise Soenens, Jens Ballière, Maxim Beuselinck, Ruben Dangreau, Baptist Declerck, Davigno Desouter en Stijn Geselle. (Foto PM)

seerd door het Vlaams Instituut voor de Zee. Niet minder dan 66 Vlaamse scholen of ongeveer 1000 leerlingen namen aan de wedstrijd deel. De jonge Gistelnaars sleepten de eerste prijs in de wacht.

Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) coördineert het zeewetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen. Het is een knooppunt voor maritiem onderzoek en is een gerenommeerd internationaal aanspreekpunt. Het instituut ontwierp

een e-learning project voor het secundaire onderwijs. Daarin kwam

„Niemand is echt zeeziek geworden”

een 20-tal problemen aan de orde, gaande van vervuiling van de zee door scheepvaart, over de over-

vissing tot het ontstaan van een tsunami.

Logboek

Directeur Jan Mees van het VLIZ beschouwt de wedstrijd als een heel belangrijk project: „Het is een van onze voornaamste doelstellingen om wetenschap bij het grote publiek te brengen. En de jongeren zijn daarbij een belangrijke doelgroep. We hebben nood aan goede wetenschappers.”

De deelnemende klasgroepen aan

de wedstrijd moesten een aantrekkelijk multimediaal logboek maken rond enkele van de aangereikte thema's. Een professionele jury bestudeerde de inzendingen. Die jury was bijzonder geïmponeerd door de grote dynamiek en het creatieve karakter van de Gistelse inzending. De jonge Gistelnaars hebben een heus tv-journaal nagespeeld en dat viel duidelijk in de smaak van de jury. Met de bekende bekroning tot gevolg.

Windenergie tot tsunami

De thema's die de Gistelnaars hadden uitgewerkt in hun journaal, waren windenergie, ontzetting van zeewater, walvissen en dolfijnen en tsunami. Voor het onderwerp windenergie hadden Maxim en Ruben een echt functionerende miniwindturbine in elkaar geknutseld. Baptist en Stijn toonden met een chemieproef de mogelijkheid aan om van zee water zoetwater te maken. „Mogelijk, maar momenteel niet rendabel”, luidt hun besluit. Elise en Jens hadden het onderwerp vissen aangepakt. Aan de hand van grafieken maakten zij duidelijk waarom bepaalde vissen wel en andere niet op sommige zandbanken aangekomen worden. Hannelore en Davigno verklaarden het ontstaan van een tsunami. Ook zij hadden een praktische proef uitgedokterd. Met hun minitsunami kregen zij zowaar de lachers op hun hand. Opvallend was hierbij hoe de jongelui als volwaardige mediapersoon hun publiek konden boeien.

(Arnold Naert)

Ilse Bouchez is lerares wetenschappen „Uitdagend project”

■ **GISTEL** – Ilse Bouchez was op zoek naar een uitdagend project voor leerlingen met belangstelling voor wetenschappen. Ze kon acht leerlingen van het zesde jaar overtuigen om tijdens de vrije ruimte aan het project „Planeet zee” deel te nemen.

De acht dapperen volgen in het zesde jaar van de humaniora de afdeling „wiskunde-wetenschappen, economie-wiskunde of wetenschappen-moderne talen. Ze werkten elk ongeveer 20 uur aan het project.

Ontwikkelingshulp

Lerares wetenschappen Ilse Bouchez is licentiaat biologie. Ze volgde nadien nog een master aan de universiteit van Barcelona over waterzuivering. Samen met haar man, landbouwingenieur Bruno Claeys, werkte zij drie jaar als ontwikkelingshulp in

El Salvador. Zij bouwden er een sojamelkfabriek en Ilse was verantwoordelijk voor de opleiding van het personeel en de marketing. Later was zij ook nog actief in Engeland waar zij werkte voor Alpro. Zeven jaar geleden maakte zij de keuze voor het onderwijs.

„Het combineren van een uitdagende job met de zorg voor mijn gezin bepaalde die keuze. Ik heb nog geen minuut spijt dat ik voor het onderwijs heb gekozen. Ik ben heel tevreden”, vertelt Ilse. Zij is de moeder van Milan (12), geboren in El Salvador, Simon



(10), geboren in België en de Emma (7), geboren in Engeland. (AN)

Aan boord van De Zeeleeuw Visserscafé als afsluiter

■ **OOSTENDE** – Vorige maandag scheepden de acht leerlingen, samen met hun begeleidende leerkracht, in voor wat een onvergetelijk avontuur is geworden.

De jonge wetenschappers draaiden mee in een onderzoeksprogramma en kregen dagelijks een andere taak toebedeeld. Daarbij werden ze bijgestaan door de wetenschappers van het VLIZ. Er werd bijvoorbeeld aandacht besteed aan bodemonderzoek en de zandbanken Wenduinebank, Nieuwpoortbank en Westhinder werden onderling vergeleken. In een korte tijdspanne dienden zij de verzamelde gegevens te verwerken.

Maar niet alleen het leven op zee hebben zij ervaren. Er stond ook een reddingsoperatie geprogrammeerd. Daarvoor trokken de acht naar de Spuikom. „Zo'n reddingsbootje biedt plaats aan net acht personen. Een negende kan er echt niet meer bij”, bevestigde de zeelui van een week. En een tweede activiteit die erg in de smaak viel, was het bezoek aan de vuurtoren Lange Nelle. „Het was de moeite om 300 trappen te beklimmen”, verzekeren de deelnemers. „Niet alleen het uitzicht is adembenemend, je leert er ook hoe een relatief klein licht door een stel van spiegels en lenzen tot een lichtbundel uitgroeit.”

Dat naar goede Vlaamse gewoonte ook aan ontspanning werd gedacht, spreekt voor zich. Een bezoek aan een traditioneel visserscafé mocht dan ook niet ontbreken.

(AN)

Datum: 2008

Medium: Excel

Onderwerp: Het EFQM-virus bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust



Het EFQM virus bij het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust

Kwaliteit bij de overheid nastreven is geen evidentie maar behoort wel degelijk tot de mogelijkheden op voorwaarde dat men erin gelooft. Dit artikel gaat over het groeiproces dat plaats vond bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de vier entiteiten die er deel van uitmaken. Hierbij werd stap voor stap een succesvol traject gevolgd dat nog niet ten einde is maar al wel zijn vruchten heeft opgeleverd. EFQM speelde in het ganse proces een hoofdrol.

Door Tony Vuylsteke, Commercieel Directeur MDK, Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Vlaamse Overheid (antoine.vuylsteke@mow.vlaanderen.be)

Hoe uitmuntende resultaten nastreven zonder druk van de "markt"

In de zogenaamde "profitsector" is de ultieme indicator van succes de winst die de onderneming realiseert bij het aanbieden van producten of diensten. Het is in de confrontatie met de andere marktspelers dat meteen duidelijk wordt of de onderneming efficiënt, met de juiste mensen en middelen en met de correcte marketing mix zijn producten op de markt brengt en uiteraard zich ook weet aan te passen aan de steeds wijzigende behoeften. Niet voor niets wordt de Winst en Verlies rekening ook "Resultaatsrekening" genoemd waarin al deze elementen convergeren. Een bedrijf wordt dan ook op zijn jaarresultaat afgerekend.

Maar wat gebeurt er als de toegang tot de markt om gelijk welke reden beperkt wordt, wanneer er slechts één of althans een beperkt aantal aanbieders zijn, als het gebruik van de dienst verplicht wordt of als de dienstverlener geen winst mag maken? Wat als degene die voor de dienst betaalt niet de enige gebruiker is, als de dienst van een dergelijk vitaal belang is dat de economie van het land erdoor bepaald wordt of als de veiligheid van alle omwonenden in belangrijke mate van de dienstverlening afhangt?

Het is duidelijk dat in al deze gevallen het zuivere prijsmechanisme als regulator niet meer voldoet. De overheid is dan geneigd in te grijpen en zelf de spelregels te bepalen. Maar hoe zit het dan met de kwaliteit? Juist in die gevallen dat de kwaliteit van de dienstverlening van een zeer hoog niveau moet zijn, worden er een aantal automatische mechanismen buiten werking gesteld.

Veel overheidsdiensten bevinden zich in een dergelijke situatie. Per definitie is hun dienstverlening in eerste instantie op het algemeen belang gericht en zijn er meestal geen andere aanbieders. Hoe gaat een overheidsdienst dan om met kwaliteit en hoe wordt deze gemeten? Soms wordt de visie versluierd door andere overwegingen die geen rechtsreeks verband houden met een bedrijfseconomische context. Welk mechanisme zorgt er dan voor dat de dienstverlening aangepast blijft aan de nieuwe ontwikkelingen van de technologie en de behoeften van de gebruikers? Kwaliteit in een overheidsomgeving is zeker geen vanzelfsprekendheid. Tot voor kort was het meten ervan een haast onbekend begrip.



De situatie van de DAB Loodswezen

De DAB Loodswezen, bevond zich in een dergelijke situatie. Deze dienst van de Vlaamse overheid zorgt ervoor dat schepen veilig en vlot de Vlaamse havens, die in het koppelton van de wereldhavens meespelen, bereiken. De primaire missie is de veiligheid niet enkel van het schip maar ook van alle burgers die in de omgeving van de vaarweg wonen. Denk maar welke gevolgen een ongeval met een gas- of een olietanker kan hebben. Voor haar dienstverlening ontvangt de loodsdienst geen dotatie van de overheid, maar is ze volledig aangewezen op de opbrengsten van de loodsgelden die door de reder betaald worden. Jaarlijks wordt er gestreefd naar een "breack-even" situatie.

Scheepvaart was tot ver in de twintigste eeuw een sector met slechts een beperkte innovatie en een groot aantal relatief kleinschalige rederijen. Traditie was er troef! De laatste decennia van vorige eeuw werden echter gekenmerkt door een toenemende globalisering van het handelsverkeer en dus ook van de scheepvaart en een niet aflatende schaalvergroting. Samen met de afmetingen van de schepen werden de eisen van de reders steeds groter. De dienstverlening in de ganse sector moest zich hieraan aanpassen.

Een klantenbevraging die in 2001 werd uitgevoerd velde een vernietigend oordeel over het imago en de communicatie van de loodsdienst. Men was dermate geconcentreerd op eigen kennis en kunde dat men geen oog had voor de eisen die de klant stelde. Met een boutade zou men kunnen stellen dat de loodsdienst de "boot dreigde te missen"!

De ommezwaai bij DAB Loodswezen

Nadat de resultaten bekend werden besefte iedereen dat het hoog tijd was om bij te sturen en de diverse aspecten van de dienstverlening aan te passen. In 2002 werd een nieuwe leiding aangesteld en onder het motto "weten is meten" ging men van start met een uitgebreid systeem van indicatoren. De "Balanced Score Card" van Kaplan en Norton verschaftte een ideaal concept om de in hoofdzaak niet-financiële aspecten van de bedrijfsvoering en de werking van de interne processen overzichtelijk in kaart te brengen. Het voordeel was dat deze niet-financiële maar uiterst belangrijke processen zoals inzet van mensen en middelen, HRM-beleid, partnerships en communicatiemanagement, maatschappelijke resultaten enz. gekwantificeerd werden.

Hierbij ging men niet over één nacht ijs! Sinds enige tijd was er bij de loodsdienst een ambitieus opgezet informatica project: het LIS 21 (Loodsen Informatie Systeem) opgestart, waar constant aan werd gesleuteld tot het voldeed aan de eisen van een veelomvattend management en communicatieplatform. 2003 werd een sleuteljaar! De DAB Loodswezen nam in Brussel deel aan de 2^{de} Conferentie voor Kwaliteit van de Overheidsdiensten met als "goede praktijk" het informaticaproject LIS21, onder de titel: "een geïntegreerde totaaloplossing voor een geïnformatiseerd managementsysteem met bijbehorend communicatieplatform". Dit werd als finalist weerhouden voor een presentatie op Europees niveau te Rotterdam in het daaropvolgende jaar.



Een R4E –traject als hefboom

Aangespoord door dit succes werd beslist om verder te gaan op de steile weg van EFQM. Einde 2004 werd een nieuwe klantenquête uitgevoerd waarvan de resultaten aantoonde dat verbetering mogelijk was en men op de goede weg zat. In het voorjaar van 2005 was het proces voldoende gevorderd om als eerste loodsdienst ter wereld een EFQM kwaliteitsdossier in te dienen. Bij het assessment georganiseerd door Bbest behaalde de DAB Loodswezen medio 2005 een totaal van 434 punten: goed voor een EFQM kwaliteitscertificaat "Recognised for Excellence" en een steun voor diegenen die in het project geloofden.

Men had nu de smaak goed te pakken en in 2007 werd een tweede EFQM dossier ingediend dat door de

assessoren met 508 punten beloond werd waardoor men een "vijfsterren certificaat" en het hoogste niveau "Recognised for Excellence" bekam. Als sterke punten vernoemden de assessoren het feit dat de organisatie reeds verschillende jaren ervaring had met het kwaliteitsconcept EFQM en er in de loop der jaren een indrukwekkend aantal goed uitgebouwd indicatoren was uitgewerkt. Het LIS 21 was het

kloppende hart van de organisatie die ook de informatie verschaftte voor de BSC. Verder viel de grote inzet en het enthousiasme van zowel medewerkers als leidinggevenden op.

Uit het verslag van de assessoren bleek duidelijk dat de DAB Loodswezen zich in de afgelopen jaren heeft omgevormd tot een performant operationeel bedrijf dat de efficiëntie, vlotheid en veiligheid van haar dienstverlening centraal plaatst. Met haar expertise draagt ze bij tot een vlot en veilig scheepvaartverkeer voor de Vlaamse havens en de economie van het land. De leiding heeft oog voor het bijsturen van MISSIE-VISIE-WAARDEN, rekening houdend met de veranderende en evoluerende context van de scheepvaartwereld waarin het agentschap werkt. Een wereld van verschil was op enkele jaren tijd door EFQM in gang gezet! Het EFQM proces zal binnen de DAB Loodswezen tijdens de volgende jaren verder vervolgd worden en de ambitie is nu om het niveau van "Award Winner" te bereiken.

Het kernproces loodsen en beloodsen van zeeschepen kan niet apart gezien worden van de totale context waarin het plaats grijpt. Op 1 april 2006 werd het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) als een IVA (Intern Verzelfstandigd Agentschap) door de Vlaamse overheid opgericht. Vier entiteiten samen met een stafdienst maken deel uit van MDK: de DAB Loodswezen, de DAB Vloot, de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de afdeling Kust. Het agentschap MDK heeft als missie te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer ter vrijwaring van het milieu, het integraal kustzonebeheer evenals de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening binnen het werkingsgebied. Hierdoor wordt de nautische dienstverlening van de overheid onder één uitvoerend agentschap geplaatst. Het ligt dan ook voor de hand dat het EFQM proces niet tot één schakel mag beperkt worden. Daarom dat het management van MDK dan ook besliste dat het agentschap MDK in zijn totaliteit het EFQM label zal nastreven. Alle entiteiten van MDK hebben ondertussen diverse kwaliteitsprogramma's opgezet. Einde 2007 behaalde de afdeling Scheepvaartbegeleiding het EFQM kwaliteitscertificaat "Recognised for Excellence" met 383 punten. Ondertussen is ook afdeling Kust zich op een eerste EFQM label aan het voorbereiden. De DAB Vloot behaalde in 2007 een ISM en een ISO kwaliteitscertificaat. Gezien het specifieke karakter van de activiteit van Vloot lenen deze programma's zich beter tot het certifiëren.

Men mag dan ook verwachten dat eerlang het volledige Agentschap MDK met meer dan 1300 medewerkers EFQM zal gecertificeerd zijn. Het EFQM virus heeft dus bijzonder ingrijpend bij het agentschap MDK toegeslagen!

Datum: 2008

Medium: De Standaard

Onderwerp: Jongeren maken kennis met zeewetenschappen

Jongeren maken kennis met zeewetenschappen

OOSTENDE - Het Vlaams Instituut voor de Zee is het e-learningproject *Planeet Zee* gestart voor het hoger secundair onderwijs. Bedoeling is om jongeren op aangename wijze kennis te laten maken met zee- en kustwetenschappen.

Het project *Planeet Zee* is de opvolger van *Expeditie Zeeleeuw* en werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), in samenwerking met She Consultancy, DAB Vloot en Studio Bal Gehakt. Het VLIZ kreeg voor het project 70.000euro steun van de Vlaamse Gemeenschap binnen het actieplan Wetenschapsinformatie en Innovatie.

'We willen leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde jaar kennis en inzicht bijbrengen over het wetenschappelijke onderzoek van de oceanen. Op de website www.planeetzee.org staat een uitgebreide waaier aan wetenschappelijke kennis die in een mooi jasje werd gestoken', zegt Jan Seys van het VLIZ.

Concreet werden er op de website 21 modules uitgewerkt met tachtig opdrachten. 'Het is de bedoeling dat de klassen alle informatie kunnen terugvinden op de website, maar dat ze daarnaast zelf op onderzoek gaan door buiten opdrachten uit te voeren. Gemiddeld duurt de uitwerking van een lesmodule tussen de zes en tien uur.'

'Aan de opdrachten is ook een wedstrijd verbonden waarvoor al zestig klassen ingeschreven zijn. Op basis van een reportage die de klassen maken over hun ervaringen, wordt uiteindelijk één winnende klas gekozen die een week op expeditie mag. Dit e-learningproject is heel wat uitgebreider dan zijn voorganger en zal wellicht drie jaar achter elkaar hernomen worden', zegt Jan Seys.

De website is sinds vorige week operationeel, de wedstrijd loopt tot 7 maart.

www.planeetzee.org.



Jan Seys en Evy Coopejans stellen het e-learningproject *Planeet Zee* voor. Peter Maenhoudt

© Peter Maenhoudt

Datum: 2008

Medium: www.vob-ond.be

Onderwerp: Planeet Zee

PLANEET ZEE

Het is zover, de trossen zijn losgegooid en de zeilen gehesen! Meer dan 21 mariene wetenschappers brengen hun onderzoek naar buiten in het nieuwe educatieve project 'Planeet zee'. Scheep in voor een avontuurlijke zeiltocht doorheen de facinerende wereld van het oceanografisch onderzoek en maak kans om met de klas een onvergetelijke expeditie aan boord van het schip de Zeeleeuw te winnen.

Wil je weten hoe je zeewater drinkbaar kunt maken? Waarom verdwijnen er schepen in de Bermudadriehoek? Hoe bouwt men een niet-vervuilend schip? Welke medicijnen haalt men uit zee? Hoe kan men duurzamer vissen? Evolueert ons klimaat naar een ijstijd? Of ben je nieuwsgierig naar de levensvormen die in de diepzee voorkomen? Dit en nog veel meer kun je in 'Planeet zee' ontdekken. Overtuig jezelf en exploreer op <http://www.planeetzee.org/> de 21 modules vol leuke en interessante filmpjes, animaties en over de 50 opdrachten.

We wensen jullie alvast een schitterende vaart!!

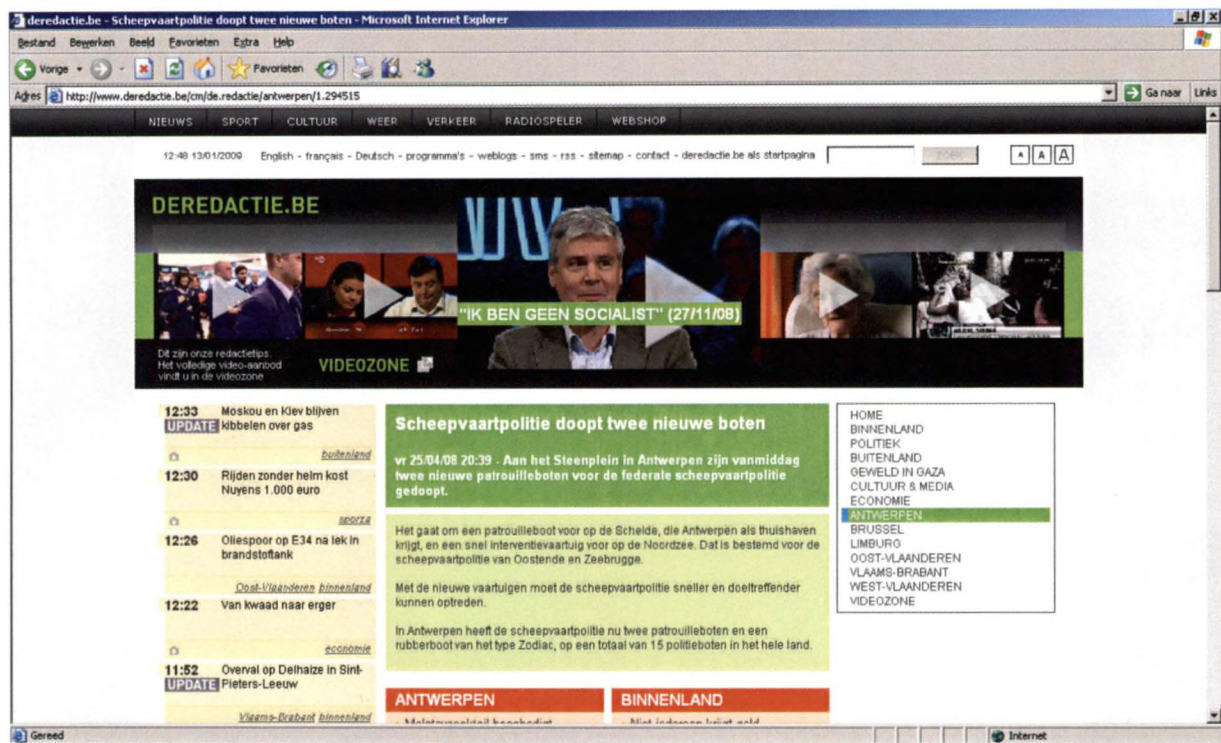
Team Planeet zee
info@planeetzee.org

'Planeet Zee' 2007-2008 is een e-learning project voor jongeren tussen 16-18 jaar uit alle onderwijstypes over het onderzoek van de zee. Vertrekkende van een centrale probleemstelling buigen klassen zich over actuele wetenschappelijke vraagstukken met betrekking tot de zee. Planeet zee werd ontwikkeld door het Vlaams Instituut voor de Zee, in samenwerking met DAB Vloot, She Consultancy en Studio Bal Gehakt, met de steun van de Vlaamse overheid, Wetenschap maakt Knap.

Datum: 25 april 2008

Medium: nieuws op één

Onderwerp: doop SPN-vaartuigen te Antwerpen



Datum: 24 april 2008

Medium: Infonieuws Federale Politie

Onderwerp: Nieuwe snelle boten voor efficiënte interventies

Nummer 1844 24 april 2008

Scheepvaartpolitie

Nieuwe snelle boten voor efficiënte interventies

De federale Scheepvaartpolitie heeft twee nieuwe vaartuigen: de SPN-14, een patrouillevaartuig voor de Schelde in Antwerpen en de Noordzee en de SPN-15, een snel interventievaartuig voor de Noordzee.

Publiek

Federale Politie

Directie interne relaties

Verantwoordelijke uitgever: Eric Cobut

www.hrpol.be

www.poldoc.be

Voor vragen en inlichtingen,
contacteer het callcenter:

0800 99 271

infolijn.politiehervorming@brutele.be

Drukkerij van de politie

INFO

Nieuws

SPN-14: betere uitrusting

De SPN-14 is een patrouillevaartuig met Antwerpen als thuishaven. Het kan naast de Schelde ook op de Noordzee patrouilleren. SPN-14 is 20,5 meter lang, 5,10 meter breed en haalt maximaal 26,5 knopen.

De SPN-14 vervangt een ander - trager - patrouillevaartuig.

SPN-14 is erg comfortabel en is zelfs voorzien van een kleine RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat). Met die kleine RHIB is het mogelijk om, bijvoorbeeld voor een grenscontrole, tegen een ander vaartuig te gaan liggen zonder dat vaartuig te beschadigen.

De SPN-14 is uitgerust met alle moderne elektronische snuffes, zowel op nautisch als politieel vlak, bijvoorbeeld een automatisch identificatiesysteem waarmee andere vaartuigen in de omgeving niet zomaar als een vlek op de radar verschijnen maar onmiddellijk geïdentificeerd en op de kaart worden gezet. Een ander snuffje is een mobiele dataterminal waarmee van op het water de Algemene Nationale Gegevensbank kan worden geraadpleegd. Dit alles moet toelaten dat de ploegen te water op een doeltreffende manier de orde en de reglementering kunnen handhaven.

De SPN-14 wordt ook ingezet om het scheepvaartverkeer in goede banen leiden op de Schelde en om er bijvoorbeeld voor te zorgen dat pleziervaartuigen en kajakkers het scheepvaartverkeer niet hinderen.

Andere taken van de SPN-14: het afbakenen van een veiligheidsperimeter bij een incident, het begeleiden van grote evenementen zoals een internationale zeilwedstrijd...

Aan boord is zelfs een blusinstallatie zodat in geval van ramp de ploeg te water de brandweer kan bijstaan.

SPN-14 kan ook gebruikt worden als commandovaartuig of als een drijvend bureel aan de kade. Al wat noodzakelijk is om goed politiewerk te verrichten, is aan boord voorzien.

SPN-15: sneller ter plaatse

Voor de Scheepvaartpolitie van Oostende en Zeebrugge betekent de komst van SPN-15 een grote aanwinst en een extra vaartuig om de bevolking te dienen.

Het is een snel interventievaartuig dat op zee ingezet wordt.

Zijn snelheid (maximum 45 knopen) is meteen ook de grootste troef van SPN-15. Hierdoor zijn de ploegen te water zeer snel ter plaatse bij een melding van bijvoorbeeld een drenkeling of olievervuiling. Bij het redden van een mensenleven komt het soms aan op enkele seconden. Maar ook in het geval van een olievervuiling moet je snel ter plaatse kunnen gaan om de feiten zo mogelijk op heterdaad te kunnen vaststellen en de schade te beperken.

Een andere troef is de zeewaardigheid van de SPN-15. Dit vaartuig kan ook bij slechtere weersomstandigheden uitvaren, terwijl de RHIB's die momenteel gebruikt worden meer afhankelijk zijn van het weer.

De thuishaven van SPN-15 is Oostende maar het vaartuig wordt zowel door de sectie van Oostende als van Zeebrugge bemand. SPN-15 is 17,5 meter lang en 4 meter breed. Er is minder comfort aan boord dan op de SPN-14 maar de boot is er in de eerste plaats op gericht om de ploegen van de Scheepvaartpolitie zo snel mogelijk ter plaatse te krijgen.

De SPN-15 vaart aan de kust ter ondersteuning van het patrouillevaartuig SPN-09 dat in november 2006 gedoopt is.

DAB Vloot

Beide vaartuigen worden in leasing genomen bij hun eigenaar Dienst Afzonderlijk Beheer (DAB) Vloot van de Vlaamse Gemeenschap. Die is al eigenaar van de SPN-09 die in november 2006 in dienst is genomen aan de kust.

Elk vaartuig heeft een goed opgeleide bemanning, bestaande uit een team van twee bemanningsleden van DAB Vloot (kapitein en assistent-schipper) en één ploeg van de Scheepvaartpolitie (meestal ook twee personen).

Naast de zeer moderne algemene uitrusting, hebben beide politievaartuigen ook typisch politiemateriaal aan boord:

SPN-14 SPN-15

3 politieradio's 1 politieradio

Blauw zwaailicht Blauw zwaailicht

Geluidssignaal Geluidssignaal

Mobiele dataterminal Mobiele dataterminal

Laptop + printer

Internetaansluiting

Side Scan Sonar

Politieradar

Kleine RHIB

Blusinstallatie

Doop

Beide boten zullen op vrijdag 25 april 2008 om 15 uur gedoopt worden in Antwerpen.

De meter van SPN-14 wordt mevrouw Helen Notario- D'Havé, echtgenote van kapitein Jacques D'Havé, algemeen bestuurder van DAB Vloot.

SPN-15 zal gedoopt worden door een leerling van het Koninklijk Atheneum van Lessen, in het kader van het project *De politie van morgen*, en door Sylvie Ricour, adviseur van de commissaris-generaal die dit project leidt.

Ter herinnering, de doelstelling van dit project⁽¹⁾ dat in september 2007 van start ging, is enerzijds de kans geven aan deze jongeren om te politie en haar werking beter te leren kennen en, anderzijds, de veelheid en veelzijdigheid aan loopbaanmogelijkheden bij de politie in de verf te zetten met het oog op rekrutering.

De samenwerking met het atheneum van Lessen loopt af op het einde van dit schooljaar. De prefect en 11 leerlingen die in de loop van de afgelopen maanden een bezoek hebben gebracht aan een lokale of federale politiedienst of zelfs stage hebben gelopen, zullen aanwezig zijn tijdens de doopceremonie. Zes leerlingen, onder wie degene die de SPN-15 zal dopen, zijn zinnens zich in te schrijven voor de selectieproeven bij de politie.

(1) Zie ook *Infonieus* 1805 van 10 oktober 2007 en *Infrevue* 3/2007, p. 4-6, beschikbaar op www.hrpolf.be. Wie meer wil weten over de activiteiten in het raam van dit project kan ook terecht op www.polfed.be.

Datum: 25 april 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Loodsen werken aan optimalisering dienstverlening

Loodsen werken aan optimalisering dienstverlening

Deze week hield de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV) haar stilaan traditionele Ship-link-gebeuren. Dit "grootste maritieme event" van Vlaanderen besteedde veel aandacht aan de dienstverlening van het DAB Loodswezen met een presentatie waarvan het thema luidde: "Hoe varen in de 21ste eeuw zeeschepen vlot en veilig op en af de Schelde?"

Guy Mintiens

ASV-voorzitter Eugène Vanfleteren maakte meteen duidelijk dat ASV nadrukkelijk vragende partij is voor een goede doorstroming van schepen op de Schelde en een vlot functionerende ketenbenadering. Hij zei te hopen dat de verwachte betrouwbaarheid voor het scheepvaartverkeer er zal komen met de nieuwe middelen die ter beschikking komen en de voortschrijdende technologie. Maar hij kon ook zijn teleurstelling niet verbergen over de ambtenarenmentaliteit in bepaalde kringen van het loodsenkorps, die de agenten in het voorbije jaar 1,1 mln EUR gekost heeft uit hun Shipowners Protection Fund; een uitkering ter compensatie van vertragingen veroorzaakt door stakingen en stiptheidsacties. Vanfleteren deed dan ook een oproep voor een mentaliteitsverandering omdat "de scheepvaart te belangrijk is voor onze Vlaamse economie".

Topman Jacques d'Havé van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) leidde nadien

een panelpresentatie over het nieuwe loodsenconcept dat op tafel ligt. Daarbij benadrukte Tony Vuylsteke van MDK dat het Schelde/Noordzeegebied met 100.000 beloodsingen in het afgelopen jaar (of 1 beloodsing om de 5 minuten) het drukste beloodsingsgebied ter wereld is. Rotterdam en toeganggebied komt aan 68.000 loodsbewegingen op jaarbasis.

Het DAB Loodswezen wil dus moderniseren en efficiënter gaan beloodsen om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen. Directeur Wilfried Lemmens zei dat de bestelling van één moederschip en drie tenders volgens het SWATH-concept (aan een kost van 90 miljoen euro) in de laatste rechte lijn zit. De bestelling moet er na de zomer komen en de levering van de drie tenders zou voor 2010 zijn; die van het moederschip voor 2011.

Ondertussen werkt het Nederlandse Loodswezen Regio Scheldemonding al met grote voldoening met de SWATH-loodstender "Cetus". Die brengt loodsen veiliger en sneller aan boord en was in de voorbije twee



De "Cetus" van het Nederlandse Loodswezen kwam bij deze gelegenheid in Antwerpen zijn kunnen demonstreren.

jaar nog maar enkele dagen verplicht langs de zijlijn te blijven wegens slechte weersomstandigheden. Met de huidige kotters van het DAB Loodswezen is het jaarlijkse verlet wegens te slecht weer rond de 45 dagen. De SWATH-tender is bovendien veel stabiel en is veelgoedkoper dan de heli-beloodsing. Nog een voordeel van de nieuwe tenders bestaat erin dat de schepen een snelheid langszij de grote containerschepen van 8 à 12 knopen kunnen aanhouden, waardoor de zeereuzen minder moeten vertragen, wat hun kosten, tijds-winst en een betere bestuurbaarheid oplevert.

Ook zullen loodsen de Schelde Navigator Marginale Schepen (SNMS) op hun laptop krijgen, evenals de beelden van de Schelderadarketen,

wat de communicatie en efficiëntie van de beloodsing erg zal vergroten.

Over de chronische klacht dat er soms te weinig loodsen beschikbaar zijn, waren Lemmens en D'Havé duidelijk. De oorzaak ligt in een combinatie van weersomstandigheden (waardoor loodsen vaak met het schip moeten meevaren tot de volgende bestemmingshaven) en piekmomenten in de aanvraag. Voor hen is het duidelijk dat in alle omstandigheden aan die piekmomenten kunnen voldoen bedrijfseconomisch niet haalbaar is. Ook het overhevelen van loodsen van het Kanaal Gent-Terneuzen om tekorten op de Schelde op te vangen is niet eenvoudig, hoewel niet onbespreekbaar.

www.agentschapmdk.be

Datum: 25 april 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Nieuwe loodsboten

Geel, snel en superstabiel

Nederlands loodswezen stelt in Antwerpen nieuwe loodsboot voor

De wandelaars op de Antwerpse kades keken donderdagnamiddag verrast op. Een knalgeel, vierkant vaartuig onder Nederlandse vlag raasde op de Schelde voorbij en voerde aan de Waagnatie zelfs pirouettes uit. Het ging om de drie jaar oude Cetus, een ultramodern loodsvaartuig of swath waarvan ook het Vlaamse loodswezen er tegen eind 2011 drie plus een moederschip in gebruik hoopt te hebben. Gezamenlijke kosprijs: 90 miljoen euro.



In een wolk van schuim toont de supersnelle, superstabiele loodsbboot Cetus voor tientallen specialisten uit de Antwerpse havenwereld zijn kunnen.

GVA-foto Ludo MARIEN

Vlaamse en Nederlandse loodsen worden - zo'n 100.000 keer per jaar - het jaar door, dag en nacht op zee aan boord van schepen gebracht om ze tot Vlissingen te loodsen waar een rivierloods hen aflost. Op zee gebeurt dat vanop een op de kruispost permanent rondvarend moederschip van waaruit kleinere scheepjes (jollen) de loodsen brengen of ophalen. Wie ooit eens meevoer, weet dat vanop zo'n bootje overstappen niet evident is. "Door zware zeegang dient de beloodsing gemiddeld 40 tot 50 dagen gestopt te worden", aldus secretaris-generaal Jacques D'havé van het Vlaamse Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Of er moet een beroep worden gedaan op gigantisch dure helibeloodsing. Sinds eind van de jaren negentig heeft de Duitse loodsdienst

echter een beter systeem dan de kwetsbare jollen en klassieke tenders, in 2005 volgde het Nederlandse loodswezen: swath-schepen (smalle waterplane area twin hull). Die werden ontwikkeld vanuit een tot 1995 supergeheime toepassing bij de Amerikaanse navy. De Nederlanders hebben de swath Cetus al sinds 2005 in gebruik op de Steenbank, de route noordelijk van de Scheldemonding. En het belangrijkste: in die drie jaar kon zelfs de Cetus één namiddag niet uitvaren wegens een storm aanwakkerend tot windkracht 10. "Alleen al daardoor verdient dit type zich terug", stelt D'havé.

Enthousiast

Kapitein Dick Rijnzaad toonde donderdag enthousiast het kunnen van zijn Cetus. Het

meest opmerkelijke aan dit 25,7 meter lange en 14,25 meter brede schip is niet te zien: twee torpedo's onder water met daarin de scheepsschroeven en interne stabilisatoren. Precies daardoor is het in niets te vergelijken met de 8 meter lange jollen of 23 meter lange, klassieke, tragere tenders. Door die structuur is een swath uiterst stabiel. "Beschouw het als twee op periskoopdiepte varende duikboten met een platform op hun periskopen", aldus Xavier Van Engelen van de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV). Die computergestuurde stabilisatie vergt wel dat alles zorgvuldig is gewogen: een extra passagier brengt de gewichtsverdeling in de war.

De swath beschikt over een uitschuifbare loodsbrug die de loods tot tegen het schip

brengt. "Snelballasttanks maken dat het schip in een oogwenk zeer schuin kan liggen om ook kleinere schepen te bedienen."

Het Vlaamse loodswezen maakt zich sterk dat de regering na de zomer de bestelling plaatst. Aanvankelijk moest die al in het voorjaar 2006 gebeuren maar er werden geen privéfinancierders gevonden.

PVb

Loodsenstaking

ASV-voorzitter Eugène Vanfleteren roept de loodsen op het imago van de haven te sparen. Gisteren werd 1,1 miljoen euro schadevergoeding uitgekeerd voor de acties van de voorbije zomer.

Datum: 25 april 2008

Medium: ATV -regionale televisie Antwerpen

Onderwerp: Doopplechtigheid SPN vaartuigen te Antwerpen.



Datum: 25 april 2008

Medium: Focus-WTV-regionale televisie West-Vlaanderen

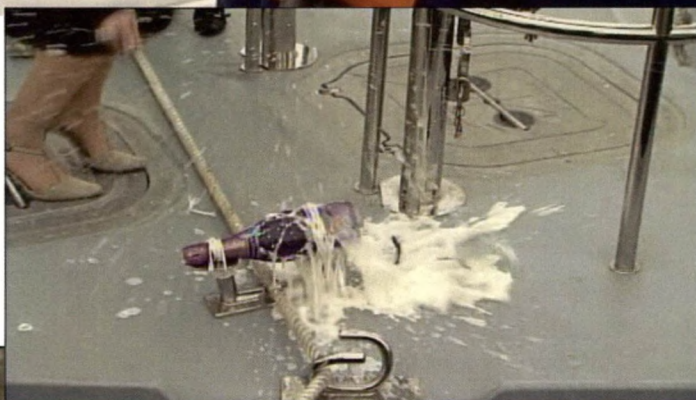
Onderwerp: Doopplechtigheid SPN vaartuigen te Antwerpen.



Datum: 25 april 2008

Medium: VTM

Onderwerp: Doopplechtigheid SPN vaartuigen te Antwerpen.



Datum: 26 april 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Doop SPN 14 en 15

Politie vaart hoogtechnologische koers

Twee nieuwe boten halen ook supersnelheden

De scheepvaartpolitie heeft twee nieuwe boten. Het gaat om een patrouillevaartuig dat vooral wordt ingezet op de Schelde in Antwerpen en een interventieschip voor de Noordzee. Beide boten zijn uitgerust met de modernste technische en nautische snuffjes. Ook hun maximumsnelheid is indrukwekkend, resp. 50 en 85 km/u.

Aan het Flandria-ponton in Antwerpen spoot vrijdagmiddag de champagne in het rond. Twee nieuwe schepen van de scheepvaartpolitie, onderdeel van de federale politie, werden er boven de doopvont gehouden.

■ Het patrouillevaartuig SPN-14 krijgt als thuishaven Antwerpen. Het kan naast op de Schelde ook op de Noordzee worden ingezet. De boot is 20,5 meter lang, haalt maximaal 26,5 knopen (zo'n 50 km per uur) en vervangt een ander, trager patrouillevaartuig. Aan boord vind je ook een RHIB (rigid hull inflatable boat) van 5,20 meter. ■ Het interventievaartuig SPN-15 wordt op de Noordzee ingezet vanuit Oostende. Dit schip meet 17,5 meter en heeft een

maximumsnelheid van 45 knopen, zeg maar 85 km per uur. Dit wordt de snelste boot van de scheepvaartpolitie, perfect in te zetten voor drenkelingen of olievervuilingen. Het schip kan ook uitvaren bij woeste zee. Beide nieuwe boten zijn uitgerust met de modernste technische en nautische middelen. Ook qua datacommunicatie, want van op het water kan bijvoorbeeld de Algemene Nationale Gegevensbank worden geraadpleegd. De twee nieuwkomers worden in leasing genomen bij DAB Vloot van de Vlaamse Gemeenschap. De scheepvaartpolitie beschikt nu over vijftien vaartuigen.

Christophe MATTHIJSENS



Cijfers 2007

- illegale immigranten onderschept: 1.529
- vaststellingen milieuverontreiniging: 277
- diefstallen in pleziervaartuigen: 73
- pleziervaartuigen: 141
- verkeersinbreuken en ongevallen: 1.585

De echtgenote van kapitein Jacques D'Havé van DAB Vloot doopt de SPN-14. Met dit nieuwe schip patrouilleert de scheepvaartpolitie voortaan op de Schelde.

Foto Dirk KERSTENS

Datum: 2008

Medium: IBIS-Troskrant 2008

Onderwerp: Een dag op stap met de loodsen

EEN DAG OP STAP MET DE LOODSEN!
9 mei 2008



Het 5^{de} leerjaar vaarde op 9 mei mee met de Tender en beleefde een fantastische dag. We proberen hier op papier neer te schrijven wat we die dag meemaakten. Die vrijdag gaf de zon al meer dan voldoende warmte toen we de school verlieten. Toch wel een beetje onwennig stapten we richting de loodsboot. De klas werd iets na half negen ontvangen. Na de gebruikelijke groepsfoto stapten we ietwat nerveus aan boord.

Na een korte rondleiding genoten we van een ontbijt met chocoladekoeken en croissants. We werden er bediend, als waren we kapitein aan boord. Nu was het eventjes wachten op een loods die met een taxi uit Nederland op weg was om ons veilig naar Vlissingen te brengen.

Half 11, eindelijk, vaarden we de haven van Oostende uit. Bij het uitvaren kregen we een uitzicht op de bijzondere kraan die nog zal helpen bij het bouwen van het windmolenpark op de Thorntonbank. Echt indrukwekkend!



Op het dek genoten enkele jongens van het zonnetje. Andere jongens keken liever op de radar om te zien wie er nog op de Noordzee rond vaarde. Enkelen waagden het zelfs om het stuur in handen te nemen. Dit bleek niet zo eenvoudig, af en toe werden onze zeebenen goed getest.

Onze magen begonnen te knorren en die werden onmiddellijk gevuld met frietjes en biefstuk. Toen zagen we de windmolens van Vlissingen. De spanning steeg opnieuw want we zouden worden overgezet op een kleinere pilootboot. Dit gebeurde heel voorzichtig, niemand wou immers tussen de twee boten in belanden.





Eenmaal aan wal in Vlissingen bezochten we de reptielenzoo Iguana. Een tentoonstelling van levende reptielen, amfibieën en insecten. We testten er onder andere hoeveel jongens we nodig hadden om aan het gewicht te komen van 1 reuzenschildpad. We maakten ook kennis met lichtgewichten nl. vlinders. Er waren jongens die er liever nog wat bleven maar we moesten ons aan de timing houden.

Eenmaal buiten wandelden we rustig naar het Arsenaal, een piratenpark en zeeaquarium onder één dak. We aaiden er echte haaien en roggen. Er was een aquarium met enkel Noordzeevissen. We speurden op 65 meter hoogte de druk bevaren Westerschelde af en we hadden een prachtig zicht op Zeeland. In het piratenhol werden we verrast door woeste piraten en dansende skeletten. Tot slot leefden de jongens zich uit in het speeldorp.



Onze loodsen stonden ons op te wachten voor een laatste wandeling op de dijk richting overzetboot. De overzet bracht ons van Vlissingen naar Breskens. Op de overzet genoten we een laatste maal van het Nederlandse zonnetje. Toen ik om me heen keek, zag ik alleen moe maar gelukkige gezichten. Het was een 'spetterende' dag.

Datum: 10 mei 2008

Medium: Schuttevaer

Onderwerp: Nieuwe politievaartuigen voor Schelde en Noordzee België

Nieuwe politievaartuigen voor Schelde en Noordzee België

ANTWERPEN

De Belgische Scheepvaartpolitie heeft er twee nieuwe eenheden bij. Ze werden vrijdag 25 april gedoopt aan de Schelde-kaaien in Antwerpen. Het zijn het patrouillevaartuig SPN-14, dat is bestemd voor de Schelde in Antwerpen en de SPN-15, een snel interventievaartuig bestemd voor de Noordzee en opererend vanuit Oostende.

De nieuwe polyester vaartuigen zijn gebouwd in het Spaanse Vigo. De SPN-14 is 20,50 meter lang en haalt met twee MTU-motoren van 965 pk een snelheid van 26,5 knoop. Het schip is voorzien van de modernste elektronische navigatie- en communicatiemiddelen. Tot de uitrusting behoort ook een mobiele dataterminal waarmee vanop het water de

Algemene Nationale Gegevensbank kan worden geraadpleegd.

De SPN-15 is 17,40 meter lang en wordt aangedreven door twee MTU-motoren van 1200 pk die het schip een snelheid geven van 45 knopen. De grote troef van dit schip is de grote zeewaardigheid, zodat het ook bij slechte weersomstandigheden kan uitvaren.

Beide boten worden ingezet voor scheepvaartbegeleiding, voor controles op illegale immigratie, mensenhandel, drugs, voor toezicht op de naleving van wetten en reglementen en voor interventies bij calamiteiten zoals milieuverontreiniging en aanvaringen.

De SPN-14 en -15 worden gevaren door een kapitein en een assistentschipper, personeel van de Dienst



• De SPN-14 opereert op het Belgische gedeelte van de Schelde. (Foto SPN)

Afzonderlijk Beheer Vloot, die ook instaat voor het onderhoud. Voor politietaken wordt de bemanning aangevuld met twee of meerdere agenten van de Scheepvaartpolitie.

Els Cleemput, woordvoester van de Federale Politie, verzekerde ter gelegenheid van de doop dat de nieuwe eenheden er niet alleen zijn om mensen te controleren of te be-

boeten. 'De Scheepvaartpolitie reikt alle schippers, ook die van jachten, de hand om samen naar oplossingen te zoeken voor de problemen die zich stellen.' (JG)

Datum: 14 mei 2008

Medium: De Scheepvaartkrant

Onderwerp: Scheepvaartpolitie doopt twee aanwinsten

Sk SCHEEPVAARTKRANT
WOENSDAG 14 MEI

PAGINA 31

Scheepvaartpolitie doopt twee aanwinsten

**SPN 15 is koers-
paard voor de
kustzone**

ANTWERPEN - Aan het ponton Steen in Antwerpen zijn op vrijdag 25 april twee nieuwe aanwinsten voor de Scheepvaartpolitie gedoopt. Het gaat om twee zeer moderne eenheden, die voor de Vlaamse overheid worden gebouwd door de Spaanse werf Rodman Polyships in Vigo zijn gelouwd. Het casco van beide schepen bestaat uit met glasvezel versterkte polystyreen. Ze kunnen eerbiedwaardige snelheden halen, 26,5 knopen voor het patrouillevaartuig SPN 14 met thuishaven Antwerpen, en 45 knopen voor het interventievaartuig SPN 15, met thuishaven Oostende.

DOOR THEO FRISON

Beide schepen zijn eigenlijk al in dienst sedert de vorige herfst. Ze hebben dus al hun efficiëntie kunnen bewijzen. Ze hebben intussen al in alle weersomstandigheden de dienst verzekerd. De SPN 14 wordt ingezet op de Schelde en in de Noordzee. De kleinere SPN 15 heeft tot taak om in korte tijd de volledige kust-

streek te controleren. Wanneer het de topsnelheid baalt, heeft het bijbehorende één probleem: de motoren hebben grote dorst. Volgens personen uit de dienst zelf is zo groot, dat momenteel het brandstofbudget voor dit jaar is uitgeput. Beide schepen beschikken over de modernste navigatie- en communicatieapparatuur.

De SPN 14, die op de Schelde en op zee patrouilleert, herbergt in zijn 20,50 meter lengte met twee motoren van 965 HP op 2.250 rpm. Het schip heeft ook een bijboot van 5,20 meter om snelle achtervolgingen toe te laten. Het kleinere broertje SPN 15 herbergt in zijn 17,40 meter twee motoren met een kracht van 1.200 HP op 2.450 rpm. Het schip kan 2.500 brandstof tanken.

Niet alleen bij de Scheepvaartpolitie, maar ook bij DAB Vloot, is men zeer tevreden over deze nieuwe aanwinst. De Vlaamse minister-president Peeters is er blij mee en sedert de oprichting van DAB Vloot de gemiddelde leeftijd van de schepen in de vloot is gedaald van 24 jaar naar 17 jaar.

Toespraken

Voor een talrijk publiek stelde kapitein Jacques d'Havé, administrateur generaal van Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) de nieuwe aanwinsten



Foto T. Frison
Minister-president Kris Peeters wees op de uitbreiding en modernisering van de vloot, die zowel regionaal als nationaal diensten verleent.

le en Vlaamse overheidsdiensten. Beide schepen zijn het resultaat van de optie om de kustwachtvloot te vervangen door twee moderne eenheden. De samenwerking tussen DAB Vloot en de Scheepvaartpolitie is bovendien een voorbeeld van samenwerking tussen de federale en Vlaamse overheidsdiensten. Beide schepen zijn het resultaat van de optie om de kustwachtvloot te vervangen door twee moderne eenheden. De samenwerking tussen DAB Vloot en de Scheepvaartpolitie is bovendien een voorbeeld van samenwerking tussen de federale en Vlaamse overheidsdiensten.

specifieke schepen voor het beheersen van de vaarwegmarkering op zee en op de Schelde, de veerdiensten, de hulpverlening op zee, de hydrografie, het zeeverrekeningsonderzoek, de douane, de visserijcontrole en het maritiem onderzoek.

Doop

Daarop werden de twee nieuwe aanwinsten, die ondertussen hun plunien al hebben verdiend, officieel gedoopt. Omdat het hier niet om een stalen schepsromp ging, werd een andere oplossing gevonden om de champagneflutes te kraken. De flessen werden op het dek vastgemaakt, en ze moesten met een speciale scherpe hamer worden stukgeslagen. Om dat vlot te laten verlopen, werd in beide flessen een diepe lijn gegraveerd.

De SPN 14 werd gedoopt door Helen Notario-D'Havé, assistent door Dirk Calmyn, vond diensthoofd bij de Scheepvaartpolitie. Bij de supersnelle SPN 15 mocht de lles gebroken worden door mevrouw Sylvie Ricour. Zij werd begeleid door kapitein Yves Goossens, algemeen directeur van VLOOT. Beide dames slaagden er in om het schuim van de eerste slag te laten opspatten. Daarna werden alle omstanders getrokken op een frisse spreiregen door de 'Zeichend' een andere eenheid van VLOOT. Ook de P 41 van de Nederlandse politie begroette de schepen met een luid sirenegeloot.

Datum: 14 mei 2008

Medium: De Scheepvaartkrant

Onderwerp: La Police de la Navigation baptise deux nouvelles unités

La police de la navigation baptise deux nouvelles unités

SPN 15 est un cheval de course pour la garde côtière

ANVERS - Le 25 avril, deux nouvelles unités de la police de la navigation (SPN) étaient baptisées au ponton du Steen à Anvers. Il s'agit de deux unités modernes rapides et sophistiquées, construit pour le compte du gouvernement flamand au chantier spécialisé de Rodman Polyships à Vigo en Espagne. La coque des deux bateaux est faite de polymères, renforcés par des fibres de verre. Ils peuvent atteindre des vitesses appréciables, 26,5 nœuds pour le patrouilleur SPN 14, avec Anvers comme port d'attache, et 45 nœuds pour le navire d'intervention rapide SPN 15, stationné à Ostende.

PAR THEO FRISON

Les deux unités sont déjà en service depuis l'automne dernier. Elles ont déjà servi avec succès en toutes conditions atmosphériques. Le SPN 14 a opéré sur l'Escaut et en Mer du Nord, le SPN 15 a comme fonction de contrôler toute la zone côtière. Il y est très effectif, mais en naviguant à toute vitesse, il a l'habitude de boire beaucoup. Selon des membres du service, il aurait déjà épuisé son budget de carburant pour cette année. Les deux unités possèdent un équipement des plus modernes en navigation et en communication. Le SPN 14, avec une longueur de 20,50m et un tirant d'eau de 1,40m, dispose de deux moteurs de 965 HP à 2.250 rpm. Il dispose aussi d'une chaloupe de 5,20m permettant les poursuites rapides. Le petit frère SPN 15 de 17,40m cache dans sa coque deux moteurs de 1.200 HP à 2.450 rpm. Il peut emporter 2.500 l de carburant.

Depuis la création de DAB VLOOT, qui réunit toutes les unités navigantes des services publics en Flandre, l'âge moyen des

unités est descendu de 24 à 17 ans.

Discours

Devant un public nombreux avec des officiers de la SPN des deux parties du pays, et aussi quatre représentants des collègues néerlandais de la police navale de Flessingue, le capitaine d'Havé, Jacques d'Havé, administrateur général des services maritimes et côtiers (MDK) présentait les deux nouvelles unités. Les deux bateaux, commandés par le gouvernement flamand, sont mises au service de la police de la navigation (SPN). Les deux bateaux ont été livrés l'automne dernier, et ils ont déjà pu prouver leurs capacités en tous temps en Mer du Nord et sur l'Escaut. Par le regroupement de tous les unités navigantes dans un service central (DAB VLOOT), l'utilisation des unités diverses est encore devenue plus efficace. Grâce au soutien par le gouvernement flamand, cette flotte compte déjà 50 unités.

Collaboration

Le ministre-président flamand Kris Peeters mettait l'accent sur la bonne collaboration entre collègues fédéraux, pour laquelle ces nouveaux bateaux de la police de la navigation sont un symbole. Cette politique stimule le développement technologique et l'innovation,

mais livre aussi une importante contribution aux ambitions au point de la sécurité et de la durabilité. Avec ces deux bateaux, il s'agit effectivement de technologie de pointe. Il mettait l'accent sur la rapidité des deux bateaux, et sur l'équipement sophistiqué de communication et de navigation. Ceci n'est d'ailleurs pas une mesure isolée. Récemment l'ordre de construction a été donné pour un navire de recherche, aussi dans le cadre de DAB VLOOT.

Peeters cite la collaboration entre VLOOT en la police de la navigation comme exemple de la bonne collaboration entre les autorités flamandes et fédérales. Les deux bateaux sont le résultat de l'option pour réaliser complètement la philosophie de la garde côtière. Par ailleurs, la collaboration entre VLOOT et la police de la navigation dépasse les limites portuaires, et couvre aussi bien l'Escaut que la côte. Le projet réalise aussi le but de renouveler la flotte au prix le plus avantageux. Au courant de cette année et de l'année suivante cinq nouveaux bacs, un bateau de sondage et un bateau de la rade doivent encore être livrés.

DAB VLOOT offre une grande palette de services avec des bateaux spécialisés pour le pilotage, pour le balisage en mer et sur

l'Escaut, les services de bac, le sauvetage en mer, l'hydrographie, la recherche scientifique maritime, la douane, le contrôle de la pêche, et l'enseignement maritime.

Baptême

Ensuite les deux nouvelles unités, qui ont déjà prouvé leurs qualités, étaient baptisées. Comme il ne s'agissait pas de coques en acier, il fallait trouver une autre solution pour casser les bouteilles de champagne. Les bouteilles étaient fixées sur le pont, et elles devaient être cassées avec un marteau spécial. Pour faciliter les choses, on avait fait graver une ligne profonde dans chaque bouteille.

Le SPN 14 était baptisé par Mme Helen Notario-D'Havé, assisté de Dirk Calemyn, chef de service de la SPN. Pour le bateau d'intervention rapide SPN 15, la bouteille était cassée par Mme Sylvie Ricour, assistée du capitaine Yves Goossens, directeur général de VLOOT. Les deux dames réussissaient à faire écouler le champagne du premier coup. Pendant que les sirènes des bateaux présents mugissaient, le 'Zeehond' (Phoque) aspergeait les bateaux et le public sur l'avant du ponton d'une fine pluie. Le P 41 de la police de la navigation néerlandaise participait au salut des sirènes.



●Une délégation des collègues néerlandais était venue de Flessingue. Photo T. Frison

Datum: 16 mei 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Zeevaartonderwijs op nieuwe koers met masterdiploma

Zeevaartonderwijs op nieuwe koers met masterdiploma

Een van de grootste uitdagingen voor de maritieme industrie is naar de toekomst toe de nodige vacatures te kunnen invullen voor zeelui en officieren. Zelfs in Azië rekruteren is niet meer vanzelfsprekend en het grote Mærsk is dan ook van start gegaan met opleidingen in China. Tegelijkertijd met de zoektocht naar nieuwe bronnen voor zeevarenden, floreert ook in België het zeevaartonderwijs.

Guy Mintiens

Uit de sterk toegenomen inschrijvingen aan de Hogere zeevaartschool in Antwerpen (HZS), blijkt de hernieuwde belangstelling voor het maritieme beroep. Voor het lopende academiejaar staan niet minder dan 565 studenten ingeschreven aan de HZS, het hoogste aantal sinds mensenheugenis en een verdubbeling van het aantal studenten op zes jaar tijd. Daarvan komen er

346 uit Vlaanderen en toch nog altijd 219 uit Wallonië en Frankrijk. Er zijn ook al 65 vrouwelijke studenten onder het overwegend mannelijke bestand.

Het grootste gedeelte onder hen volgt de opleiding Nautische Wetenschappen (451 inschrijvingen tegenover 114 studenten in de richting Scheepswerktuigkunde). Wie slaagt, is gegarandeerd van een job. Toch vaart de HZS precies met de opleiding Nautische

Wetenschappen (NW) een nieuwe koers. Vanaf dit academiejaar wordt immers de titel van licentiaat in de NW (vier jaar opleiding) vervangen door die van Bachelor en Master. In concreto is de HZS zich gaan richten op de internationale regelgeving en kwaliteitsnormen van de International Maritime Organisation (IMO). Daardoor wil de school voortaan diploma's afleveren conform de STWC-norm (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), i.p.v. zich te richten op de wettelijke bepalingen op nationaal niveau.

Dit houdt in dat de HZS nu na drie jaar het diploma van Bachelor in de NW aflevert, wat gelijk staat met een STWC-certificaat op operationeel niveau. Daarmee kan de student aan boord het maximaal schoppen tot tweede officier. Wie eerste officier of kapitein wil worden, moet een vierde jaar doen, dat



Studenten aan de HZS worden vanaf dit jaar weer voor het eerst sinds 1961 getraind op zee aan boord van een zeilschip.

Cenflumarin

KTA-Zwijndrecht-Cenflumarin is een secundaire school die maritieme opleidingen biedt vanaf de leeftijd van 13 jaar. De school heeft twee afdelingen: een afdeling "Rijn- en Binnenvaart" en een technische afdeling "Nautisch onderwijs op middelbare basis" met mogelijkheid tot doorstroming naar hoger onderwijs.

Cenflumarin voorziet in een ruime praktijkopleiding aan boord van diverse schepen, waaronder de "Themis II", een tweemotorig binnenschip, de "Leie", een vedette, en de "Azymut", een zeeschip van beperkte afmetingen. Tijdens de praktijkopleiding beva-



ren de leerlingen alle professionele vaarroutes in België, Nederland en Duitsland en de Belgische territoriale wateren. Voorts brengt Cenflumarin ze een theoretische kennis bij via zelf ontwikkelde cursussen. Uitgangsbasis hiervoor zijn de speciaal ontwikkelde

leerplannen uitgewerkt door ervaren binnenschippers, kapiteins TLO en gespecialiseerde leerkrachten. Op permanente wijze worden de cursussen aangepast aan de evolutie van de scheepvaartwetgeving, nieuwe vaartechnieken en nieuwe hoogtechnologische navigatieapparatuur. De theoretische opleiding bestaat verder uit beroepseconomie, bedrijfsbeheer, basiskennis elektriciteit en lassen, beroepsgerichte talenkennis Engels, Frans en Duits, en algemene vakken. De school is sedert 2003 gecertificeerd voor het kwaliteitszorgsysteem ISO 9001:2000. In 1993 nam ze haar intrek in de voormalige marinebasis van Kallo.

toegang verschaft tot het diploma van Master in de NW, wat gelijk staat met een STWC-certificaat op managementniveau. In de opleiding scheepswerktuigkundige wordt het STCW Management-level al bereikt op het einde van de bacheloropleiding. Wie in het vierde jaar minder geïnteresseerd is in de academische titel van Master, maar wel zijn STCW Management-level wil halen, kan dat ook door een half jaar toe te voegen aan zijn bacheloropleiding. Het weze echter genoteerd dat slechts een heel beperkte minderheid - in het lopende academiejaar slechts

twee studenten op de 88 laatstejaars - voor die optie kiest omdat het Master-diploma meer garanties biedt voor een hogere functie aan wal in de latere carrière.

De opleiding tot Master wordt overigens georganiseerd in samenwerking met de UA (en ITMMA), de UG en de Universiteit de Liège. De opleiding in het vierde jaar draait rond een aantal verplichte en keuzevakken en impliceert bovendien een Masterscriptie bovenop de Bachelorscriptie, die na drie jaar moet worden afgeleverd.

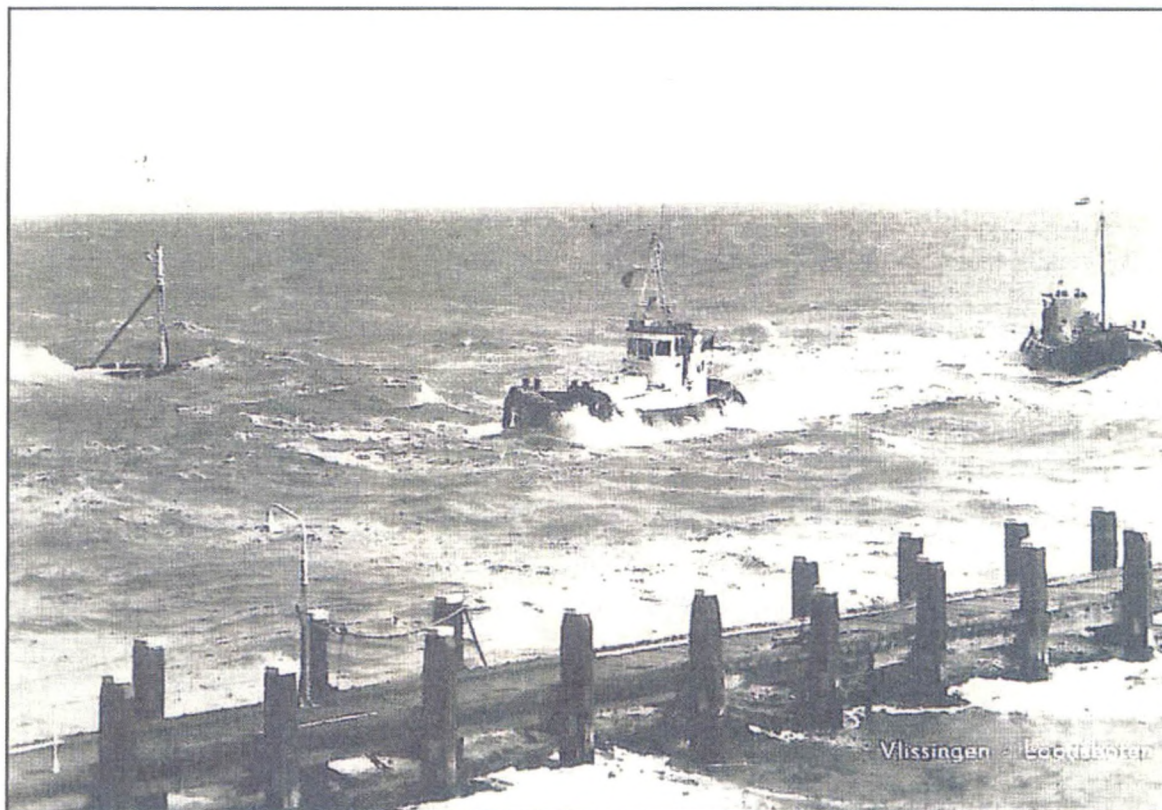
www.hzs.be

Datum: 24 mei 2008

Medium: Schuttevlaer

Onderwerp: Loodsboten in Vlissingen, jaren 1950

DIE GOEDE OUDE TIJD



Ruw weer voor de haven van Vlissingen. Twee loodsboten lopen naar binnen. Links de Belgische loodsboot, rechts de Nederlandse. De foto is gemaakt in de jaren vijftig van de vorige eeuw. (Foto archief R. Martens)

Datum: 25 mei 2008

Medium: De Zondag

Onderwerp: VLOOT en Oostende voor Anker

Vandaag laatste dag van "Oostende voor anker"

OOSTENDE - Vandaag vindt de laatste dag van de negende editie van "Oostende voor Anker" plaats. Het evenement staat dit jaar in het teken van Belgen op de Zuidpool.

Er staan terug tal van activiteiten op het programma. Zo zijn er verschillende schepen te bewonderen en te bezoeken, waaronder een stoomschip, vissersschip, driemasters, garnaalsloep, overzetboot, douaneboot en het zeilschip de Zenobe Gramme van de Marine. Een aantal schepen zijn te bezoeken tussen 10 en 12u en van 13u.30 tot 18u.

Op het Sint-Petrus en Paulusplein zijn er oude ambachten te bewonderen en

zijn er tal van streekproducten te koop zoals garnaalkroketten, Britse worstjes, ambachtelijke ovenkoeken tot zelfs de Mattentaarten van Geraardsbergen.

In de wachtzaal van het station is er maritieme kunst te bewonderen, aan de Churchillkaai houdt de VDAB Vloot opendeurdag en aan de cruisekaai kom je meer te weten over de verschillende politiediensten die actief zijn in de haven. Op het Stationsplein vind je dan weer het Zuidpoolpaviljoen en het paviljoen waarin de maritieme overheidsdiensten voorgesteld worden. Meer dan reden genoeg dus om vandaag nog eens naar Oostende af te zakken.

(SR)



(Foto DZ)

Datum: 26 mei 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Unieke simulator voor opleidingscentrum – partnerschap van VLOOT met VDAB in kader van de maritieme opleidingen



Minister Vandenbroucke bezoekt het VDAB-centrum. Foto JVK

ZEEBRUGGE

Unieke simulator voor opleidingscentrum

Het maritiem opleidingscentrum van de VDAB in Zeebrugge heeft een geavanceerde scheepsmachinesimulator in gebruik genomen. Die simulator, uniek in ons land, stelt machinisten van diverse types schepen in staat een gedegen opleiding te volgen. Met de simulator is het 'virtuele schip' in dit opleidingscentrum compleet. De komende jaren wordt wel nog verder fors geïnvesteerd in het centrum.

Vlaams minister van Onderwijs Frank Vandenbroucke (sp.a) mocht de nieuwe simulator in gebruik nemen. Volgens de minister zijn havenjobs belangrijk in Vlaanderen. «Rechtstreeks werken er 107.000 mensen in de Vlaamse havens, onrechtstreeks nog eens 141.000. Samen betekent dit 11,4 procent van de tewerkstelling in Vlaanderen. Bovendien zijn veel jobs in de haven knelpuntberoepen, dus daar

moeten we aandacht aan besteden.»

De simulator laat toe opleidingen te geven aan machinisten van vissersschepen, cargo's en baggerschepen. Vandaar dat ook de sector mee heeft geïnvesteerd. Tegen 2010 wordt nog 3,4 miljoen euro extra geïnvesteerd in de uitbreiding van dit centrum van 1.000 naar 2.600 vierkante meter om de opleidingen nog meer te optimaliseren. (VB/B)

Datum: 28 mei 2008

Medium: De Scheepvaartkrant

Onderwerp: Nood aan bemanningen – ook bij VLOOT

KTA Zwijndrecht rekt op zomerweer voor Opendeurdag

KALLO - Zoals elk jaar zet het instituut voor fluviomaritiem onderwijs Cenflumarin (KTA Zwijndrecht) in Kallo na het einde van het studiejaar weer de deuren open voor geïnteresseerden, die met of zonder hun ouders de sfeer kunnen opsnuiven in deze zeer speciale onderwijsinstelling. Dit jaar valt de Opendeurdag op zondag 1 juni.

DOOR THEO FRISON

Met de evolutie in de binnenvaart werd een degelijk onderwijs steeds meer onontbeerlijk. De tijd is al lang voorbij dat jongeren 'de stiel leerden' door met de ouders mee te varen. Dat meevaren is nog altijd een pluspunt om de liefde

voor een beroep op het water te laten ontwaken. Maar de vereiste examens om de nodige brevetten en vaarbewijzen te bekomen maken een degelijk technisch onderwijs onmisbaar. Het gebrek aan matrozen, dat de laatste jaren schrijnend werd, bewees nog maar eens het nut, en meteen de mogelijkheden van een dergelijke studie. Omwille van de vraag uit aanverwante sectoren zoals de baggerindustrie en de diensten van DAB Vloot werden de studies constant aangepast en zelfs uitgebreid tot meer maritiem gebonden sectoren. Wie na zijn studies een zekerheid op werk zoekt, is in het KTA Zwijndrecht dan ook op de goede plaats. Weinig andere onderwijsinstellingen voor de binnenvaart zijn trouwens zo

goed uitgerust. Van de kleine roeiboten tot het schoolschip Themis II beschikt de school over een vloot zonder gelijke. In de oude site van het Fort van Kallo, ooit een marinebasis, zijn alle mogelijkheden daar om zowel in het haven-dok als op de Schelde praktijkopleiding te krijgen. En wie enkele malen de sluis in en uit mag varen, kan ook daarbij heel wat praktische ervaring opdoen. Behalve de vloot zijn er ook de diverse leslokalen, en een reeks bedrijven die de school mee sponsoren komen de kandidaat leerlingen al direct een gamma van mogelijke jobs voorstellen. Iedereen wordt verwacht aan de oude marinebasis van Kallo, op zondag 1 juni van 11.00 uur tot 17.00 uur.



● Tijdens de Opendeurdag krijgt de uitgebreide vloot van deze onderwijsinstelling steeds veel aandacht. Foto T. Frison

Datum: 28 mei 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Veer wordt in 2010 operationeel

Veer wordt in 2010 operationeel

Er is al lange tijd sprake van een veer dat de Oosteroever met het centrum van Oostende moet verbinden. Burgemeester Jean Vandecasteele kreeg van het Vlaamse Gewest te horen dat het veer voor zowel Nieuwpoort als Oostende is toegezegd. «Het veer zal operationeel zijn in 2010 en kan een grote rol spelen in de mobiliteit. Niet enkel voor bezoekers, maar ook voor mensen

die uit de richting van de Opex komen zal het veer een ideaal vervoermiddel zijn om het centrum te bereiken. Het veer zal het hele jaar operationeel zijn en zou toekomen op de plaats waar het Noordzeeaquarium zich bevindt», aldus de burgemeester. Het veer, een soort ponton, zal ook de mogelijkheid bieden om fietsen mee te nemen. (BPM)

Datum: 29 mei 2008

Medium: Effect Middenkust

Onderwerp: Oostende voor Anker en VLOOT

Oostende voor Anker op Antarctica

Oostende – Het Poolgevoel staat centraal op Oostende voor Anker, het maritiem-historisch evenement rond authentieke scheepvaart dat nog tot zondag 25 mei in de haven wordt gehouden. "We brengen de bezoekers naar de Zuidpool", zegt organisator Hubert Rubbens.

Oostende voor Anker vindt plaats in het Mercator- en Montgommerydok en langsheen de kaaien. Er zijn 140 schepen die vier dagen lang kunnen bezocht worden. Maar ook aan land is er heel wat te beleven met tentoonstellingen rondom de Belgica, het Belgische zeilschip dat naar de Zuidpool voer en over de Belgische aanwezigheid op Antarctica. "Voor deze negende editie hebben we ook voor een hoogtepunt gezorgd met de aankomst van de Euronav met Dixie Dansercoer op zaterdag 24 mei. Het kieljacht zal omstreeks 17 uur de haven binnenvaren", zegt organisator Hubert Rubbens. Ook de Askoy 2, het jacht van Jacques Brel dat werd geborgen in Nieuw Zeeland, zal te zien zijn op Oostende voor Anker. Daarna wordt het zelfs hersteld op de Maritieme Site in Oostende. Toch zijn het de grote schepen die de echte blikvangers zijn. De Grand Turk is er niet meer bij, maar vond een waardige vervanger in de Earl of Pembroke, een Britse Driemastbark. Ook de Artemis, Astrid en het Belgische marine opleidingsschip Zenobe zijn van de partij. Aan land zijn er optredens op twee po-



Het unieke maritiem-historisch evenement in Oostende.

dia op het Stationsplein en het Sint Petrus en Paulusplein van lokale groepen, koren en bands waarbij het maritieme duidelijk aanwezig is in de muziek. Drie instellingen houden ook opendeurdag en kunnen vrij bezocht worden. Het gaat om DAB Vloot die het Loodswezengebouw aan de Churchillkaai opent, het Maritiem Instituut Mercator en de Mijnbestrijdingsschool (Graaf Desmet De Nayerlaan). Organisator Hubert Rubbens verwacht 200.000 bezoekers en geeft raad: "Kom zoveel mogelijk met het openbaar vervoer of per fiets." (efo/foto bel)

Datum: 30 mei 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Veerboot vanaf 2010

Nieuwe parking op Oosteroever

Veerboot vanaf 2010

■ **OOSTENDE** – De veerboot tussen de Oosteroever en het stadscentrum zal in 2010 operationeel zijn. Er komt een grote gratis parking in de omgeving van het Maritiem Plein.

„Het Vlaams Gewest betaalt een veerboot voor Nieuwpoort en Oostende, die het hele jaar door operationeel zal zijn”, vertelt burgemeester Jean Vandecasteele. „Het wordt een grote boot die ook fietsen zal kunnen vervoeren. De veerboot zal aanmeren aan het Maritiem Plein en ter hoogte van het huidige Noordzee-aquarium. We willen ook een grote parking realiseren in de buurt van het Maritiem Plein. Zowel parking als veerboot zullen gratis zijn. Als we dit goed aankondigen, onder meer via borden langs de invalswegen, wordt het zeker een succes. Aan Earth Explorer hebben we ook al een grote randparking. Vandaar is het amper tien minuten wandelen naar de veerboot. De bijkomende parking zal nog dichterbij de aanmeerplaats gelegen zijn. De parking is gratis en een boottochtje is zeker met kinderen altijd een belevenis. Die veerverbinding kan een grote rol spelen in de mobiliteit van de stad.”

(HH)

Datum: 2 juni 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Vlaams-Nederlands loodsenakkoord ondertekend

Vlaams-Nederlands loodsenakkoord ondertekend

Donderdag hebben de Vlaamse en Nederlandse loodsen in Brussel hun handtekening gezet onder een samenwerkingsakkoord. Dat heeft tot doel een optimale dienstverlening te leveren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. In het raam van de overeenkomst komen er nieuwe Vlaamse beloodsingsmiddelen.

Koen Heinen

De eerste voornemens om tot een nauwere samenwerking tussen de Nederlandse en de Vlaamse loodsdiensten te komen, dateren van 1999.

Volgens Vlaams minister-president Kris Peeters verliep het daaropvolgende overleg echter niet altijd even gemakkelijk. "De ondertekening op 11 maart 2005 in Den Haag, samen met de Nederlandse collega's, van het derde memorandum van overeenstemming m.b.t. de Schelgedossiers, gaf echter de finale voorzet", aldus Peeters.

Beide loodsdiensten zijn daarna gaan bekijken hoe ze hun operationele samenwerking konden verbeteren om een optimale dienstverlening tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te kunnen leveren. Daarbij moest erover gewaakt worden dat de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer gegarandeerd bleef.

Een van de belangrijkste elementen voor het bereiken van een kwaliteitsvolle en efficiënte dienstverlening is volgens de minister-president echter de inzet van moderne beloodsingsmiddelen en de gezamenlijke

inzet van mensen en middelen. Om daaraan tegemoet te komen zullen de Vlaamse loodsen in de loop van 2010-2011 over nieuwe beloodsingsmiddelen kunnen beschikken, aldus Kris Peeters.

De samenwerkingsovereenkomst die nu ondertekend werd, trekt overigens de operationele samenwerking open tot het beloodsingsproces op zee. Dit moet het rendement van beide loodsdiensten ten goede komen. De nieuwe vloot, de zogenaamde swath-schepen, zal ook in slechte weersomstandigheden de continuïteit van het beloodsingsproces kunnen verzekeren, wat dan weer de nautische toegankelijkheid van de Scheldehavens moet bevorderen en de wachttijden voor de scheepvaart moet verminderen.

Het akkoord bestaat uit drie luiken. Zo is er nog een 'Aanvullende overeenkomst' die samen met het akkoord voor het regelen van de verrekening van de samenwerkingskosten en de inkomsten tussen beide loodsdiensten zorgt. Daarbij worden de kosten voor de Scheldevaart afgezonderd, wat toelaat om de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart daarop af te stemmen. De Nederlandse loodsdienst



Tegen 2010-2011 komen er nieuwe Vlaamse beloodsingsmiddelen.

heeft een verdragsrechtelijk aandeel van 27,5% in het beloodsen van de Scheldevaart.

Een derde luik omvat de Tarifieringsovereenkomst Scheldevaart. Dit is een voortvloeisel uit het verdrag dat de koppeling beëindigt tussen de loodsgelden voor de vaart naar Rotterdam en die voor de Scheldevaart. Het verdrag bepaalt dat de bevoegde Vlaamse minister autonoom de tarieven voor de Scheldevaart kan vaststellen. Het Nederlandse loodswezen vraagt echter garanties dat de loodsgelden niet op een willekeurige manier worden vastgesteld. Conform het memorandum van Den Haag moet de Tarifieringsovereenkomst kostendekkende tarieven voor de Scheldevaart hanteren. De evolutie

van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart zal vergeleken worden met de evolutie van de tarieven voor de havens in de Hamburg-Le Havre-range. Deze benchmark moet ervoor zorgen dat de loodskosten en tarieven voor de Vlaamse Scheldehavens niet in negatieve zin afwijken van die in de concurrerende havens. Conform het memorandum kan Vlaanderen er echter voor opteren om niet-kostendekkende tarieven in te voeren ter bevordering van bepaalde segmenten van de scheepstrafiek.

De Vlaamse overheid heeft op 14 maart ingestemd met de nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Die zou op 1 oktober 2008 van kracht worden.

www.vlaanderen.be

Datum: 11 juni 2008

Medium: Passe-Partout

Onderwerp: Nieuwe veerboot komt er niet voor 2010

Nieuwe veerboot komt er niet voor 2010

NIEUWPOORT – Het blijft in Nieuwpoort nog even wachten op de nieuwe veerboot in de havengeul. Ook de noodzakelijke infrastructuurwerken voor het aanmeren zijn voor onbepaalde tijd stilgelegd, want daar wringt blijkbaar het schoentje. De nieuwe veerboot en nodige aanmeerfaciliteiten zijn al jaren aangekondigd.

"Er zijn inderdaad wat moeilijkheden gerezen rond het ontwerp-dossier voor de aanmeerinfrastructuur", bevestigt Ir. Bernard De Putter van het Vlaamse Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), afdeling kust.

"Daarom hebben we beslist om dit volledig te herzien en in eigen beheer aan te pakken. Dat betekent echter dat de nieuwe veerboot niet voor 2010 operationeel zal zijn", aldus nog Bernard De Putter.

Het is de bedoeling dat eenmaal de aanmeerinfrastructuur er komt, de DAB-Vloot de exploitatie van het nieuwe veer zal organiseren. Die moet plaats bieden aan 50 personen en 20 fietsen.

"De veerboot is inderdaad besteld bij een werf te Zelzate en in aanbouw", zegt Rita Bertens van deze overheidsdienst.

"Wel is het zo dat er een overzetzdienst gewaarborgd is, maar dat gebeurt nog steeds met het

oude materiaal van de vorige veerman en daar mogen uit veiligheidsoverwegingen geen fietsen op."

Verschillende toeristische instanties en ook Westtoer hadden al vorig jaar in publicaties aange-

duid dat fietsers die de Kustfietsroute nemen, aan de havengeul in Nieuwpoort de nieuwe overzetboot konden nemen naar de rechteroever en het natuurreserveaat.

DVL

Datum: 18 juni 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Veerdienst van VLOOT tussen Lillo en Doel

LILLO EN DOEL MET DE KINDEREN: DE CHARME VAN TOEN, DE WANHOOP VAN NU

De Schelde is rimpelloos, toch gaat de boot op en neer, want we varen tegen de stroming in. Celle, die al van bij het afvaren aan de reling hangt, krijgt eindelijk waar hij al de hele dag om loopt te zeuren: actie. Eerst zijn er een paar rustige en controleerbare opwaartse bewegingen. Dan wordt de kadans heviger, de stroom koppiger. Op de duur klotst het zoute water met emmers over het dek. In duizend dikke spatten waait het uiteen op blote benen en armen. De tientallen fietsers en toeristen zetten verrast maar joelend een paar stappen achteruit. Het is zomer, dit is Lillo.



**“Verdorie,
verrekijker
vergeten!”**



PARELS VAN ANTWERPEN LILLO EN DOEL

PRAKTISCH

» Lillo ligt aan de Scheldelaan, in het midden van de haven. Een plattegrond om er te geraken vind je op de website van gids/Lillonaar Werner Brill, www.lillo-krabbevan-ger.be.

» De veerdienst Lillo-Doel vaart alleen op zaterdag, zon- en feestdagen (en eventueel brugdagen) tussen Pasen en eind september. Eerste afvaart om 10.30u in Doel, laatste om 18.30u in Lillo. De overtocht duurt zo'n kwartiertje.

» Het Poldermuseum (Tolhuisstraat) is een heemkundig museum waar de rijke geschiedenis van de streek centraal staat. Het drijft op vrijwilligerswerk en is open tussen Pasen en eind september, alleen op zon- en

feestdagen: van 13 tot 18u of op afspraak. www.poldermuseum-lillo-fort.be of 03 664 14 81.



W e lopen al een uurtje met Celle (6) en Daan (1) door het kleine dorpje, dat voor papa en mama een heel bijzondere betekenis heeft. We kwamen er als pril koppel héél geregeld tortelen, en vierden er onze vrijgezellenavond. Maar Celle moet het allemaal nog een beetje ontdekken. Voor hem is dit "een leuk stadje" (37 inwoners!), en hij heeft vooral moeite om in het trage ritme van dit stukje erfgoed te komen. Hier geen uitstalramen, automaten of andere verlokkingen. Wel een kasseistraat met oude gevels, een dijk met een nostalgisch wapperende waslijn – "he, waarom hangen die doeken daar?" – en een familie ganzen die, zich van geen kwaad bewust, een dreef overwaggelt om te water te gaan. Want water is overal in Lillo: in de fortgrachten, die de plattegrond van dit gehuchtje bepalen, in de jachthaven, en natuurlijk in de machtige Schelde: de levensader.

Kuierend over de Havenmarkt zien we Celle voor de eerste keer bewust en verrast halt houden: hij wijst naar een oud urinoir ('pissijn' op z'n Lilloos), dat naast de kerk tegen een wat verzakte muur aan is gebouwd. "Mag ik daar gaan plassen?" Doe maar jongen, al vragen we ons af of dat plasje wel ergens in een riool loopt. Dit soort overblijfselen uit grootvaders tijd bepalen de charme van het dorpje. Toen de poldergemeenschappen halfweg vorige eeuw door de haven werden opgeslokt en fabrieken en dokken verschenen in plaats van akkers en huizen, werden die netjes om deze parel heen gebouwd. En sindsdien is de tijd hier stil blijven staan. Dus bij gebrek aan attracties moet Celle nu op zoek naar de rustige levensgenieter in zichzelf. We forceren niets en zien geleidelijk wat enthousiasme ontstaan. Rustig liggend op het vredige Kazerneplein, met een bloempje spelend, beleven we een eerste topmoment. Kleine Daan hoeven we nauwelijks af

te remmen, want auto's moeten zich aan de rand van Lillo netjes koest houden op het parkeerterrein. Onze peuter kan dus rondtrippelen en alle leuke hoekjes ontdekken. We lachen wanneer hij nieuwsgierig tot in een tuintje kruipt – in Lillo lijken de grenzen tussen privé en openbaar wat vager, je waant je in één groot openluchtmuseum – maar daar steekt Celle snel een stokje voor: kom broer, we nemen de trap en gaan de dijk op!

DEURGANCKDOK

Het contrast tussen het antieke dorpje en de machtige Schelde wordt voelbaar eens we de kruin van de dijk over zijn. Daarnet voelden we ons nog figurant in 'De Witte van Zichem', nu ontrolt zich een hedendaags panorama van monsterkranen, containerschepen en petrochemische fabrieken. "De verrekijker, papa, kom-aan!" Oei, die zijn we vergeten. Hier zouden we makkelijk een uur kunnen doorbrengen

met het spotten van vreemde vlaggen op de zeereuzen, of met het volgen van het havengewemel in het Deurganckdok. We wandelen dan maar wat verder over het dijkpad, tot pal aan de boord van de Schelde. "De zee, ik word daar zo rustig van", zucht Celle. Voor hem is de Schelde al even eindeloos als de Noordzee. Het effect is dan ook vergelijkbaar: de bries die op deze hete dag verfrissing brengt, de geur van zout, het ritmische geklots een paar meter beneden ons. Dat een koppeltje een paar meter verder ligt te zonnen, draagt ook bij tot de vakantie sfeer. Maar laat ons stilaan de steiger opzoeken, waar we dadelijk kunnen aanmonsteren op 'De Schelde'. De veerboot die in de zomerse weekends elk uur Lillo met overbuur Doel verbindt. De vaart is voor jonge gezinnen een hoogtepunt. En voor fietsers bijna een evidentie. Veel wielertoeristen kunnen zo op één dag de stille wegen ontdekken van het lieflijke land van Waas, én de drukere rou-



tes in de Antwerpse haven, of het nieuwe fietspad dat in bijna rechte lijn van Lillo naar de metropool loopt.

Voor Celle is zo'n boottocht in de eerste plaats een avontuur. Hij maakt kennis met de kapitein, zoekt zijn plekje vooraan op het dek, zet zijn zonnebril op en begint al naar de overkant te turen. Nog steeds vindt hij het jammer dat we onze verrekijker vergeten zijn. En... "Het stinkt hier wel een beetje hé?" De geur van de omliggende bedrijven, gemengd met de dieselwalmen van onze boot, maakt deel uit van de totaalervaring.

GEKRAAKT

Hoezeer de boottocht ook deel uit maakt van deze lieflijke uitstap, de aankomst in Doel is een ontnuchtering. We maken een ommetje in het ten dode opgeschreven dorp en worden triest van al die lege en ge-

kraakte huizen, kapotgeslagen ramen, leeggeroofde kamers. In één hoekpand zijn alle ramen weg, de gordijnen wapperen de straat op, de Scheldewind speelt met de keukendeur. Luid bonzend trekt die de aandacht van iedereen die het nog waagt hier rond te lopen. Het dorp heeft iets dreigends. Mensen zijn vertrokken, maar er staan nog potten op het fornuis. "Hoe kan dat papa, dat hier niemand meer woont? Dat mag toch niet, dat alles zo kapot gaat?" Hoe krijg je deze absurde situatie uitgelegd aan een kind... Maar ook het trieste van deze wandeling laat hopelijk een waardevolle herinnering na.

Wanneer we een uurtje later weer op rechteroever aankomen, zijn we klaar voor een laatste ommetje door Lillo én een terrasje. Er zijn er gelukkig wel een paar, hier. We blijven nog even stil staan voor het voormalige douanehuis, dat

in de populaire tv-reeks *Mega Mindy* dienst doet als politiekantoor van commissaris Migraine en Mieke. Celle is niet écht onder de indruk. Anders zou het zijn als Migraine zelf hier knorrend zou komen aanstommelen. Ook andere hoekjes van Lillo werden trouwens in de succesvolle tv-reeks gebruikt. "Kom, we gaan iets eten papa."

"En nu gaan we naar dat museum waar we zien hoe de mensen vroeger leefden", zegt Celle, als hij zijn uitsmijter naar binnen heeft gewerkt. Maar het bezoek aan het Poldermuseum moeten we helaas uitstellen. We komen beter terug wanneer het weer wat somberder is, en kunnen dan het dorpje nog eens op een andere manier leren kennen. "Tof stadje", blijft Celle zeggen, wanneer we hem op de terugweg om een evaluatie vragen. "Maar hier komen wonen? Nooit! Veel te saai."

ONS OORDEEL

PLUS:

- ❑ Kom best in de voormiddag, dan beleef je écht de rustige en lieflijke sfeer van het dorp. Op een namiddag in het weekend kan het hier al knap druk worden.
- ❑ Het autovrije en gemoedelijke karakter, het vele groen en de sympathieke hoekjes – bomen, bankjes, pleintjes – maken Lillo ideaal voor een bezoek met kinderen. Wel opletten aan de jachthaven en de fortgrachten: het water is overal!
- ❑ De combinatie dorp-haven, en natuurlijk de veerdienst geven iets educatiefs aan een gezinstripje naar Lillo. Overvaren is bovendien gratis.

MIN

- ❑ Lillo wordt niet echt toeristische geëxploiteerd. Geen dienst voor toerisme, geen officiële website. Het zijn vooral de liefhebbers van het dorpje – gidsen, of de vzw achter het Poldermuseum – die voor het onthaal zorgen. De stad Antwerpen laat een gouden kans liggen.
- ❑ Het horeca-aanbod is wat wisselvallig. Het maakt natuurlijk deel uit van de charme, maar alles blijft eenvoudig. Toen wij er waren, was een van de horecazaken dicht voor verbouwingen.
- ❑ Boot en museum zijn alleen in het weekend actief, dus opletten als je een vakantiedag in de week prikt voor een dagje Lillo.



Foto's Bert Huysmans

Datum: 20 juni 2008

Medium: VoKamernieuws

Onderwerp: VOKA te gast bij VLOOT



**TE GAST BIJ
DE BEDRIJFSBEZOEKEN TREKKEN STEEDS EEN GROOT AANTAL GEÏNTERESSEERDE ONDERNEMERS AAN**

→ 1 DAB VLOOT - Oostende

Voka bezocht VLOOT, de reder van de Vlaamse overheid. Het actiegebied van VLOOT omvat de Noordzee, de Schelde en de binnenlandse scheepvaartwegen.

(Foto J.J. Soenen)

→ 2 Ciametal - Diksmuide

Ciametal is een 100% toeleveringsbedrijf in plaatwerk en maakt onderdelen en toestellen in metaal.

(Eigen foto)

→ 3 Vanheede Environment Group - Rumbeke
Caroline Vanheede maakt de Voka-leden wegwijs in het verwerkingsproces van de onderneming.

(Eigen foto)

→ 4 Balta ICT - Tielt

Gino Declercq (Balta ITC) geeft uitleg waarom het bedrijf een van de belangrijkste producenten van vloerbekleding in Europa is. (Eigen foto)

→ 5 Abelag - Wervelgem

Onze leden bezochten Abelag, een van de Europese pioniersbedrijven in zakenluchtvaart.

(Eigen foto)

→ 6 Punch Graphics - Ieper

Voka-leden maakten kennis met de high-tech prepresssystemen voor de grafische industrie.

(Eigen foto)

Datum: 21 juni 2008

Medium: Jobat

Onderwerp: Interview met Herman Van Driessche



Hoe vlot gaat de Vlaamse VLOOT?

De dienst Operations van Kapt. Herman Van Driessche (41) bij VLOOT zorgt ervoor dat alle operaties van deze Vlaamse overheidsdienst vlekkeloos verlopen. Met het nijpend personeelsgebrek en de toekomstige uitstroom van oudere werknemers wordt dat de komende jaren een huzarenstukje. Bovendien zit VLOOT in een periode van vernieuwing, niet alleen op het gebied van personeel maar ook op het vlak van uitrusting.

Is goed personeel vinden vandaag jullie grootste uitdaging?

Toch één van de grootste. We bereiden ons nu al voor op het vertrek van 150 pensioengerechtigde collega's binnen de vier jaar. We doen dit door interne opleiding en door aanwerving van technisch geschoold personeel, dat we zo nodig bijscholen. Op die manier behalen ze toch de vereiste STCW-certificaten (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, red.).

Waaruit bestaat jullie dienstverlening?

We zetten onze schepen in op vraag van onze eigen diensten of van onze collega-entiteiten. Wij zorgen ook dat de vaartuigen van het Vlaamse Gewest bemand zijn, dat ze onderhouden worden en dat de logistiek voor deze schepen in orde is. Dat laatste gaat breed, van bu-

reelgerief tot een vijs, van brandstof tot voedsel voor de schepen die een week weg blijven. Niet ieder schip kan voor iedere activiteit ingezet worden. *Ter Streep* is bijvoorbeeld een hydrografisch schip, de *SPN-09* is een politievaartuig. *De Zeearend* is onze oude dame van 51 jaar. Ze doet haar werk nog perfect maar is dringend aan vervanging toe.

Er worden de laatste jaren vrij veel nieuwe vaartuigen in gebruik genomen.

Die operatie is inderdaad al bezig sinds 2004. Voor 2008 staan onder andere enkele veerboten op stapel voor Oostende, Antwerpen, Nieuwpoort en Gent-Terneuzen. Door die vernieuwing zagen en zien we de gemiddelde leeftijd van onze schepen dalen van 24 tot 17 jaar. Een moderne dienstverlening kan niet met oude knarren.

En u zorgt ervoor dat alle operaties van al deze boten vlekkeloos verlopen?

Ja, maar dat doe ik niet alleen. Er zijn ook diensthoofden in Antwerpen, Vlissingen en Oostende en er is een logistiek manager. Ik probeer vooral voor een goede communicatie tussen alle diensten te zorgen zodat alle deeltjes van het raderwerk goed in elkaar passen. Daarom ga ik ook regelmatig op verplaatsing en zoek ik dikwijls ter plaatse naar oplossingen.

Is dit een job waarvoor je moet gebeten zijn door de zeevaartmicrobe?

Absoluut, maar dat geldt voor alle jobs in deze sector. Als ik zie met welke liefde de collega's aan boord over 'hun' schip spreken, dan kan ik dit alleen maar een mooie sector vinden om in te werken.

Hoe bent u erin terecht gekomen?

Hoewel ik in Dendermonde woonde, had ik in mijn jeugd al iets met water. Ik zeilde en deed aan surfen. Zo kwam ik bij een bepaalde vriendengroep die me bijna automatisch naar de Zeevaartschool leidde. Na mijn studies kwam ik in de koopvaardij terecht. Ik voer tien jaar op gastankers en ik was telkens maanden van huis. Het was een job die mijn horizon fel verruimde. Ik leerde om met een kleine groep mensen samen te leven en te werken. Dat schept banden en vriendschappen voor het leven. Er is natuurlijk ook het avontuurlijke aspect, maar ook de rust en de sterrenhemels. Ik heb op mijn achttiende vanuit mijn buik voor deze sector gekozen en ik heb er nog geen minuut spijt van gehad.

Nooit bange momenten gekend?

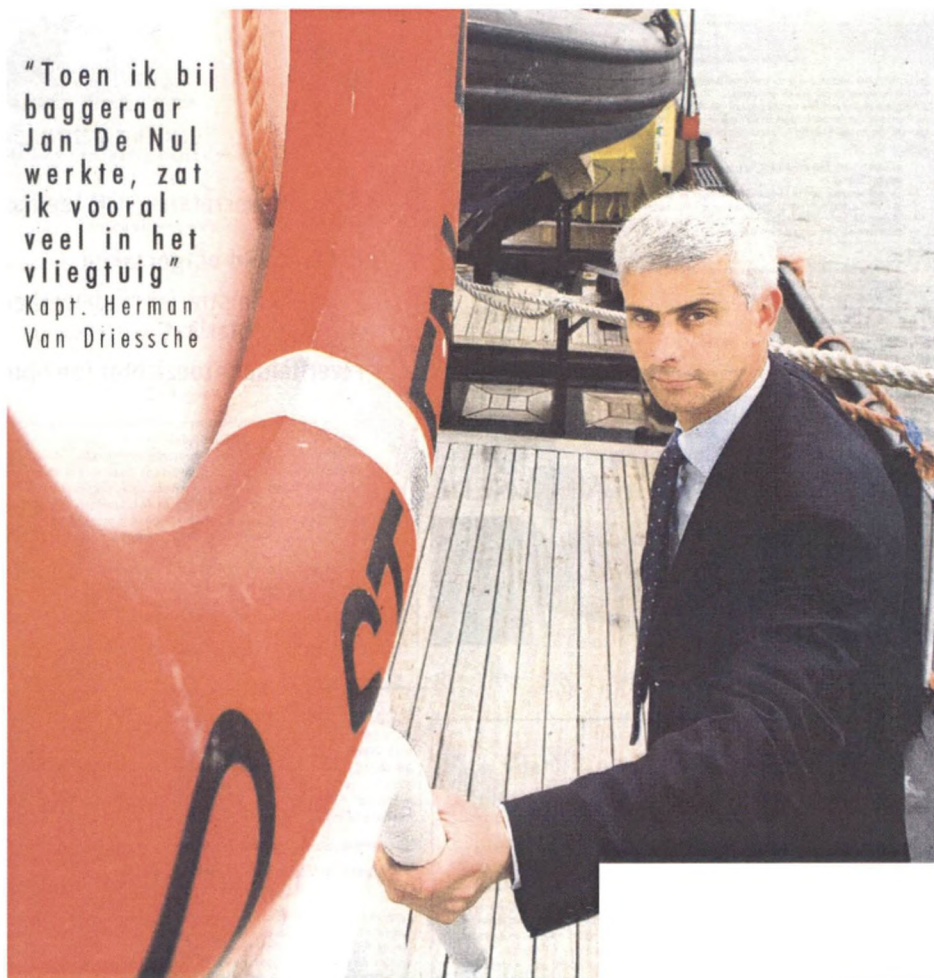
Toch wel. Als mens kan je niet tegen het natuurgeweld van een storm op. De eerste keer dat ik met een storm te maken kreeg, was op een kadettenreis. Op de Atlantische Oceaan kwamen we in



Kapitein Herman Van Driessche (41) zit sinds zijn 18de in de scheepvaart. "Ik heb toen mijn buikgevoel gevolgd en daar nog geen seconde spijt van gehad."

"Toen ik bij baggeraar Jan De Nul werkte, zat ik vooral veel in het vliegtuig"

Kapt. Herman Van Driessche



een storm terecht. Er sloegen containers overboord, andere sloegen gaten in het dek. Dan ben je weerloos, zelfs op een groot schip. Het enige wat je kunt doen, is alles zo veilig mogelijk proberen te doorstaan.

Hoe ben je uiteindelijk bij VLOOT terecht gekomen?

Na de gastankers wou ik wel eens van het organisatorische aspect aan wal proeven. Zo kwam ik bij baggerbedrijf Jan De Nul terecht. Daar leerde ik weer een ander aspect van de scheepvaart kennen. Ik zat vooral veel in het vliegtuig in die tijd, naar allerlei bestemmingen over de hele wereld. Certificatieproblematiek, aanwerving van buiten-

landse bemanningen, safetymanagementsystemen ... dat lag toen allemaal in mijn bakje. Zeer uitdagend, maar opnieuw sociaal belastend.

Toen ik de kans kreeg om als loods aan het werk te gaan, heb ik niet geaarzeld. Ik kreeg een regelmatig leven en het was een prettig weerzien met veel vrienden van de zeevaartschool. Drie kwart van de afgestudeerden belandt na verloop van tijd toch in het loodswezen. Gezonde ambitie bracht me naar mijn huidige job bij VLOOT. Hier komt mijn professionele ervaring zo'n beetje samen: organisatie en praktijk. Hierdoor kan ik vrij goed inschatten wat de noden van een schip en een bemanning zijn.

Wat is VLOOT?

VLOOT is de reder van de overheid. Deze overheidsdienst beschikt over 50 vaartuigen en stelt ongeveer 560 personen tewerk, van wie 80 procent varenden. Moeten er loodsen tot bij een schip gebracht worden? VLOOT brengt hen. Willen hydrografen metingen doen voor de kust, dan doen zij dat op de schepen van VLOOT. Maar de dienst verzorgt ook veerdiensten voor het publiek, zoals op het kanaal Gent-Terneuzen en op de Schelde, of redt mensen en vaartuigen in nood. Ook olieopruiming op zee nemen ze voor hun rekening. Hun actiegebied omvat de Noordzee, de Schelde alsook de binnenlandse scheepvaartwegen.

Datum: 28 juni 2008

Medium: Daily Collection of Maritime Press Clippings

Onderwerp: Best Award 2008 voor VLOOT

Best Award 2008 voor VLOOT

In België ontving VLOOT, onverwacht, het "Best Award 2008" voor hun structurele en de laatste jaren sterk uitgebouwde ondersteuning aan het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen. Voor de maritieme sector was VLOOT de enige organisatie die in de prijzen viel (o.a. belangrijke spelers als DEME eindigden lager), terwijl er nog twee andere bedrijven voor de algemeen technische opleidingen deze Award kregen.

In een meer dan volle Kinepoliszaal werd de samenwerking tussen VLOOT en onderwijs geschetst door Katrien Brackx, laatstejaars van het MIM en ing. Frank Aerssens (TD VLOOT). De Awards werden uitgereikt door RESOC (Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité) en het Economisch Huis Oostende. Katrien kreeg daarenboven nog vliegtuigtickets als bijkomende prijs vanwege een sponsor. Volgend jaar start ze trouwens aan de Hogere Zeevaartschool.... VLOOT is fier dat de zeer belangrijke inzet naar het Maritiem Onderwijs toe op deze wijze gewaardeerd wordt.



Datum: juni 2008

Medium: De grote klok

Onderwerp: VLOOT en de samenwerking met het VLIZ

WANDELING DOOR INNOVOCEAN SITE

Pakhuizen aan Vismijn gerenoveerd

Al sinds 2004 wordt een deel van de pakhuizen aan de Wandelaarskaai verbouwd. Nu is alles afgewerkt en heeft iedereen zijn vaste stek in de gebouwen gevonden. Daarom nam de Grote Klok een kijkje bij de organisaties die er zijn gevestigd.

VERNIEUWEND EN VERENIGD

De eerste fase van de verbouwing van een 30-tal pakhuizen begon al in 2004. Alle muren tussen de pakhuizen werden doorbroken en de lokalen van de diverse organisaties zijn nu met elkaar verbonden door een lange gang. De vroegere opslagruimtes moesten wijken voor kantoren, vergaderruimtes en een auditorium. De pakhuizen kregen ook een naam: de InnovOcean site. Deze overkoepelende naam staat



voor de organisaties die er gevestigd zijn. Ze houden zich immers bezig met innovatieve projecten en de zee. Om de samenwerking tussen de organisaties te bevorderen en ook wel voor de gezelligheid, schuiven alle medewerkers van de InnovOcean site samen aan de tafels aan in de refter op het einde van de lange gang.

VLIZ ONDERSTEUNT EN VERZAMELT

De eerste kantoren die we op onze wandeling door de pakhuizen tegenkomen, zijn die van het VLIZ, het Vlaams Instituut voor de Zee. Het VLIZ biedt ondersteuning aan iedereen die onderzoek doet naar de zee en alles wat er bij komt kijken. Jan Seys, verantwoordelijke communicatie van het VLIZ: "Wij geven onder andere ondersteuning op logistiek vlak. Als je onderzoek wil doen naar de zee moet je ook een boot hebben om op zee te gaan. Wij hebben een samenwerkingsovereenkomst met DAB Vloot

om het onderzoeksschip de Zeeleeuw in te zetten voor de Vlaamse en internationale mariene onderzoeksgemeenschap. Momenteel werken we samen met een zeventigtal onderzoeksgroepen. Wij houden ook een databank bij. Er wordt veel onderzocht in Vlaanderen, maar vaak gaan na een tijdje de gegevens die uit het onderzoek komen, verloren. Het VLIZ registreert die gegevens, voert een kwaliteitsonderzoek uit en haalt er de nieuwe gegevens uit. Verder kan iedereen die iets wil lezen over de zee, terecht in onze bibliotheek. We hebben een uitgebreide verzameling boeken." Vind je de nodige info niet in boeken, dan kan je je vraag aan een medewerker van het VLIZ stellen. "We krijgen heel uiteenlopende vragen binnen. Als we denken dat er een onderzoeker is in Vlaanderen die een beter antwoord kan geven dan wij, dan verwijzen we door," verduidelijkt Jan Seys.

UNESCO VOORSPELT TOEKOMST

We lopen verder de vernieuwde site door en belanden in de kantoren van de Unesco, de United Nations Educational Scientific and Cultural Organisation. Deze onderafdeling van de Verenigde Naties geeft training aan buitenlandse studenten en experts in oceanografisch databeheer. De medewerkers van de Unesco denken samen met onderzoekers na over de toekomst van bijvoorbeeld onze zeeën en ze organiseren ook specifieke projecten.

PAK ZOEKT EVENWICHT

Nog iets verder komen we het Provinciaal Ankerpunt Kust (PAK) tegen. In het PAK zit onder andere het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer dat een duurzaam beheer van het kustgebied in België wil stimuleren. Alle ecologische, economische en sociale aspecten van de kust moeten in evenwicht zijn om te komen tot een duurzame ontwikkeling aan de kust. Het coördinatiepunt brengt mensen samen rond een thema, bijvoorbeeld de meeuwenproblematiek. Het treedt op als aanspreekpunt



Vreemde eend

De Provinciale Uitleendienst

Aan de andere kant van de pakhuizen vind je de Provinciale Uitleendienst. Hier kun je verenigingen en openbare besturen materiaal zoals beamers en muziekinstallaties lenen. Kurt Chaffart, technisch medewerker: "Het is de eerste keer in het bestaan van de uitleendienst dat we een eigen plek hebben. Vroeger zaten we in de kelder van de Bibliotheek Kris Lambert. Door de grote ruimte die we nu hebben, kunnen we meer materiaal tonen en aanbieden. We hebben nu bijvoorbeeld een toneelsel in ons gamma. Ook de praktische organisatie verloopt beter. Als er vroeger materiaal kapot was, moest het extern hersteld worden. Soms duurde die herstelling lang. Nu is er plaats voor een eigen werkbank en heb ik alles om mijn werk te doen zoals het moet," vertelt Kurt enthousiast.

"Ook de parkeerproblemen zijn van de baan. De mensen die het materiaal komen afhalen, kunnen gewoon voor de deur parkeren."

★ MEER INFO?

Wil je als vereniging een beroep doen op de Provinciale Uitleendienst? Neem dan contact op met Kurt Chaffart op T 059/80.22.96. De Uitleendienst is open van maandag tot vrijdag van 09.00 tot 11.30 en van 13.00 tot 15.30 uur. Woensdag is de dienst gesloten. Let wel, tijdens de vakantieperiodes gelden meer beperkte openingstijden. Bel dus even vooraleer je langsgaat.

Datum: juni 2008

Medium: Varen

Onderwerp: Nieuwe politiebotten gedoopt voor patrouille en interventie

Bootverkeer

NIEUWE POLITIEBOTEN GEDOOPT

Voor **patrouille** **en** interventie

We horen de laatste tijd al eens watersporters jammeren dat ze op het water veel meer dan vroeger worden gecontroleerd door de scheepvaartpolitie. We hebben voor die luitjes slecht nieuws, en voor de voorstanders van "law & order" goed nieuws: de scheepvaartpolitie heeft er twee nieuwe boten bij.

Tekst: Frank Maes
Foto's: Vloot

Vlaams minister-president
Peeters was ook van de partij.



De meters mochten geen fles kapot gooien, maar wel met het bijtje hakken.

Op 25 april werden de SPN-14 en de SPN-15, want zo heten de twee nieuwe aanwinsten van de politie op het water, gedoopt. Dat gebeurde in aanwezigheid van de commissaris-generaal van de Federale Politie, Fernand Koekelberg, en zelfs de minister-president van de Vlaamse regering - tevens Vlaams minister van de Havens en de Zeevisserij - zakte naar Antwerpen af om de nieuwe vaartuigen te schouwen. Het gaat om twee Rodmans. De grootste, de SPN-14 - 20,50 m lang en 5,10 m breed - is niet de snelste: hij haalt "maar" 26,5 knopen met zijn twee MTU motoren van ieder 965 pk. Deze nieuwe aanwinst kreeg dan ook de functie "patrouillevaartuig". De tweede Rodman meet 17,40 bij 3,80 m en is een geduchte achtervolger: 45 knopen loopt deze politieboot op zijn sokken dankzij twee MTU's van ieder 1.200 paarden, gekoppeld aan Hamilton-waterjets. Zijn gerin-

De twee nieuwe aanwinsten.



ge diepgang van 0,80 m laat deze boot bovendien toe overtreders tot vlak aan het strand te volgen, indien nodig. Zijn functie op papier is daarom "interventievaartuig". Echt gloednieuw zijn de boten niet, want ze zijn al sinds eind 2007 in dienst, maar de doop liet even op zich wachten. Tot begin mei, dus.

Leasingboten

Zoals gebruikelijk in ons ingewikkelde landje is ook de eigendomsconstructie van de boten niet eenvoudig: beide vaartuigen zijn namelijk eigendom van de Vlaamse overheid (Vloot). Die levert ook de scheepsbemanning, zeg maar de kapiteins, stuurliu en matrozen. De federale politie - in dit geval de scheepvaartpolitie - is de gebruiker van de schepen via een leasingformule. Die politie zet het nodige personeel aan boord voor de uitoefening van de politietaken. Ook de zeemacht heeft nog enige tijd geaasd op deze opdracht, maar voormalig minister van landsverdediging Flahaut liet de kans ontsnappen.

De schepen opereren o.a. voor de kust en zijn uitgerust met de modernste apparatuur: 3 Sailor VHF-marifoons; Iridium satellietcommunicatie, eveneens van Sailor; Navtex; Epirb; Intercom; GMDSS-portofoons; AIS, DGPS-plotter plus rivier- én zeeradars van Furuno. Het actie-terrein van deze schepen is niet alleen de Noordzee, maar ook het Kanaal Gent-Terneuzen en de Schelde.

Gastankers en meer

Vloot is ook verantwoordelijk voor de loodsboten, voor het markeren van de vaarwegen met boeien en voor SAR-operaties (search and rescue). De vloot beschikt ook over een zeesleepboot en een aantal overzetboten, die o.a. de oevers verbinden in Langerbrugge, Bazil, Kruike, Lillo, Nieuwpoort (in de havengeul) en bin-

nenkort Oostende (tussen ooster- en westerstaketsel).

De taken van de - oude én nieuwe - politieboten omvatten o.m. het controleren van vaartuigen op veiligheid en reglementen, het opsporen van gestolen vaartuigen, het bestrijden van drugs- en mensentrafiek, de begeleiding van gevaarlijke transporten, zoals de gastankers in Zeebrugge, en zo meer. Watersporters die dus netjes met alles in orde zijn, hebben bij de verschijning van de SPN14 en SPN15 niks te vrezen. Wel wordt de pakkans voor overtreders op het water stilaan een pak groter dan voor verkeerspiraten op het land. Opletten is dus de boodschap, zeker in drukke vaarwateren waar van iedereen wordt verwacht dat ze de vaarregels respecteren.



Datum: juni 2008

Medium: Varen

Onderwerp: De Vlaamse Vloot

De Vlaamse Vloot.

De kans is groot dat u al eens één of meer van de 50 schepen bent tegengekomen, die deel uitmaken van de Vlaamse Vloot. Met hoofdletter, niet de vloot van de Belgische marine. De Vloot waar we het hier over hebben is die van de Vlaamse Overheid, en ze heeft een eigen site: www.welkombijvloot.be. Daarop vindt u o.a. alles wat de Vlaamse gemeenschap met die 50 boten zoal uitvoert. Beloodsing, reddingswerk, politieopdrachten, ... het staat er haarfijn uitgelegd. Vooral interessant is de nieuwsbrief die u kunt lezen als u "download Vlootinfo" aanklikt, want daar vindt u de laatste informatie. Handige site ook om te herkennen welke "officiële" boot u nu juist ziet varen. En met mooie actiebeelden van de diverse diensten. (FM)

www.welkombijvloot.be



Datum: juni 2008

Medium: Stadsmagazine Gent

Onderwerp: Programma Vlaamse Havendag

1

Rigakaai en Grootdok

LOCATIE

'HAVEN EN STAD'

Locatie 1 ligt vlakbij de stad. Voor veel mensen is dit dan ook het ideale start- en eindpunt voor hun toer door de haven, zeker omdat hier ook het grote slotevenement plaatsvindt.

Parking op het terrein aan de St-Theresiastraat.



11U - 17U

- Dit is een van de mogelijke startplaatsen voor de **individuele fietstochten**. Je vindt er plannetjes en ook de gereserveerde verhuurfietzen van Max Mobiel.
- Hier kan je de **brandblusboot**, de **watertankboten** en enkele andere schepen van de Schipperij van het Havenbedrijf bezoeken.
- Bezoek een **sleepboot** die grote schepen assisteert op kanaal en dokken.
- Het bedrijf **Stukwerkers** stelt een reuzenkraan en verschillende indrukwekkende hefwerktuigen tentoon.
- Eet- en drankwagens

16U30 - 17U30

- Optreden van de groep **Spring!**

18U30 - 20U30

- **De Peter Van de Veire havenshow**
Met de Havenband onder leiding van Miguel Wiels en artiesten als Kurt Biezebaaze, Koen Crucke, Eddy Wally, Els De Schepper en Hadise. De optredens worden afgewisseld met korte interviews.



3

Kluizendok - Speybank

LOCATIE

'HAVEN EN LOGISTIEK'

Hier ontdek je welke bedrijven zich reeds aan het nieuwe dok op linkeroever gevestigd hebben. Bekijk de film van de bouw van het gigantische Kluizendok. Ook de nieuwe sluis in Terneuzen krijgt de nodige aandacht.

Parking op de kaai.

11U - 17U

- Dit is een van de mogelijke startplaatsen voor de **individuele fietstochten**. Je vindt er plannetjes en ook de gereserveerde verhuurfietzen van Max Mobiel.
- Maak kennis met het **Kluizendok** en haar belang voor de toekomst, met bruggen en andere metalen constructies, de invoer en verwerking van zouten...
- Bekijk een **mobiel 'roro'-ponton**, waar goederen op- en afrollen.
- Infostands over het belang van de haven en over de geplande **sluis in Terneuzen**.
- Maak kennis met de afdeling **Maritieme Toegang** van de Vlaamse Overheid en haar activiteiten.
- **Café en frituur** op de linkeroever van het veer Terdonk.



4

Rodenhuizedok / Te

LOCATIE

'HAVEN EN INNOVATIE'

Biobrandstoffen, potgrond, chemie, fruitsap... de Gentse haven heeft het allemaal.

Parkeren wordt hier afgeraden. De tie is te bereiken via boot, bus of fiets.

'HAVEN EN RECYCLAGE'

Wie haalt het afval van de schepen op? Hoe maak je van oud papier nieuw krantenpapier? Hoe recycleer je een oud marineschip? Dit is dé plek om wat op te steken over afval en recyclage.

Beperkte parking op de terreinen Stora Enso. Neem een gratis bus of boot of kom met de fiets.

11U - 17U

- Papierfabriek, oorlogsschip Fearless, afvalcontainers...
- Kinderen tekenen met wasco op een papierrol en maken zo de **langste tekening** van de haven.
- Piramide van oud papier.
- **Bunkeropslagplaatsen** met oud papier (alleen te zien vanuit de pendelbus).
- Proeven van **gratis fruitsap**



5 Mercatordok

- 17U

kennis met de grote **verscheidenheid** producten uit de Gentse haven: voel, kijk, en probeer!
 Het is een **eco-auto** er uit?
 Ik heb wat en waarom van **potgrond**.
 De bus een kijkje nemen langs de kaai en **staalbedrijf**.
 een gratis glasje **fruitsap**.
 Ik heb de **veerboot** Lieven Bauwens van de Gentse Vloot van de Vlaamse Overheid.

LOCATIE

'HAVEN EN MULTIMODAA'

1 + 1 + 1 = multimodaal; zeevaart, binnenvaart en spoor slaan de handen in elkaar en vormen een sterk partnerschap.

Parkeren is hier verboden. De locatie is enkel te bezoeken via boot en bus.

11U - 17U

- Bezoek de stuurhut, de motorkamer en het ruim van een **modern binnenschip**.
- Naam plaats op een podium dat werd gebouwd met containers en volg het **loss en laden** van een 'roro'-schip, een containerbinnenvaartschip en een trein. Dit schip volgt een vaste route tussen Göteborg en Gent. Het arriveert om 12u en wordt tussen 12u en 18u gelost en geladen.

Datum: 3 juli 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Dienst Vloot werft honderd werknemers aan

OOSTENDE

Dienst Vloot werft honderd werknemers aan

De Vlaamse dienst Vloot, die vaartuigen en varende personeel levert voor onder andere politieboden, douane, loodsboten, afbakening van zee-routes, reddingsdiensten en veerdiensten, zit in de lift. Het overheidsbedrijf wil tegen 2012 157 werknemers aanwerven, waarvan 100 voltijdse banen in Oostende. Het hoofdkantoor bevindt zich in Oostende en er zijn nog twee bijkantoren in Antwerpen en Vlissingen.

Om alle opdrachten uit te kunnen voeren, beschikt de Vloot momenteel over 590 voltijdse banen waarvan 290 in Oostende. «De Vloot zoekt 157 werknemers tegen 2012 en dit jaar is er nog nood aan veertig personeelsleden. Het gaat om matrozen, scheepstechnici, motoristen en koks. Info is te vinden op www.ary-ouwaterproof.be», weet Bart Bronders.

Het overheidsbedrijf werkt momenteel aan een moderniseringsoperatie zonder de commerciële activiteiten van de particuliere sector te beconcurreren. «Een aantal opdrachten worden in Oostende gecentraliseerd en dat is uiteraard goed nieuws voor de tewerkstelling. De toegevoegde waarde voor Oostende/Bredene is dertig miljoen euro.»

De Vloot heeft vijftig schepen in gebruik, waarvan een derde Oostende heeft als thuishaven. (BPM)

Datum: 3 juli 2008

Medium: Het Nieuwsblad

Onderwerp: Vloot zoekt honderd nieuwe werknemers

Vloot zoekt honderd nieuwe werknemers

OOSTENDE De Vlaamse dienst Vloot, de reder van de overheid, werft de komende jaren meer dan 100 mensen aan voor de werkplaats in Oostende. Vloot, dat vaartuigen en varend personeel levert voor diverse opdrachten als politieboten, loodsboten, douane, afbakening van zeeroutes, reddingsdiensten en veerdiensten, is vandaag goed voor 290 voltijdse jobs in Oostende. De verwachting is dat dat aantal nog zal toenemen tot 330 voltijdse banen. 'Dit jaar alleen al zoekt Vloot veertig personeelsleden: matrozen, scheepstechnici, motoristen en koks. Tegen 2012 zullen honderd mensen gevonden moeten worden voor de site in Oostende', zegt schepen van Economie Bart Bronders (SP.A). De toegevoegde waarde van Vloot voor Oostende en Bredene wordt geschat op 30 miljoen euro. Voor de vacatures loopt een wervingsactie. (dji)

» **Meer info op**

www.areyouwaterproof.be

Datum: 3 juli 2008

Medium: Tips

Onderwerp: Nood aan bemanningen bij VLOOT

Vloot werft 100 mensen aan

De Vlaamse dienst Vloot, de reder van de overheid, werft de komende jaren meer dan 100 mensen aan voor de werkplaats Oostende. Dat bleek tijdens een werkbezoek van voorzitter Bart Bronders van het Economisch Huis Oostende aan deze moderne overheidsdienst. Vloot levert de vaartuigen en varende personeel voor diverse opdrachten.

„Vloot is een belangrijke speler in de Oostendse voorhaven. Het is bovendien een overheidsbedrijf die volop bezig is aan een modernisering, zonder dat ze de commerciële activiteiten



van de particuliere sector beconcurrereert. Ik ben vooral tevreden over de strategische beslissing om een aantal opdrachten te centraliseren in Oostende, wat goed is voor de tewerkstelling”, aldus Bart Bronders. De toegevoegde waarde voor Oostende/Bredene is 30 miljoen euro. Vooral door natuurlijke vervangingen moet Vloot tegen 2012 nog mensen vinden voor 157 voltijdse banen. Honderd daarvan zijn voor de site Oostende. Dit jaar alleen zoekt Vloot veertig personeelsleden: matrozen, scheepstechnici, motoristen en koks.

Meer info: www.areyouwaterproof.be

Datum: 4 juli 2008

Medium: Brugsch Handelsblad

Onderwerp: Open Schip met Ter Streep tijdens Vlaamse Havendag te Zeebrugge

Zeebrugge neemt deel aan eerste Vlaamse Havendag op zaterdag 5 juli

Haven zet deuren open

■ **ZEEBRUGGE** – Op initiatief van de Vlaamse overheid en Vlaams minister-president Kris Peeters in het bijzonder, wordt op zaterdag 5 juli de eerste Vlaamse Havendag georganiseerd om het economische belang van onze vier havens beter bekend te maken bij het grote publiek, en specifiek bij de jongeren. De inspiratie werd gehaald bij Zeebrugge waar in 2007 naar aanleiding van '100 jaar Zeehaven van Brugge' de Open Havendag uitgroeide tot een succesvol evenement.

In Zeebrugge doet de site van de *Zeebrugse Visveiling* dienst als centrale verzamelplaats. Hier is er parkeergelegenheid voor 1.200 auto's, hier komen de shuttlebussen toe die bezoekers oppikken aan het station (Strand) en van hieruit vertrekken ook de dertig bussen die de bezoekers naar de te bezoeken bedrijven (dertien in totaal) en schepen (zes) brengen.

Geleide bezoeken

Voor een praktische gang van zaken wordt het parcours opgedeeld in twee lussen: van 10.00 tot 17.00 uur rijden continu vijftien bussen op een oostelijke evenals vijftien bussen op een westelijke lus. Elke bus wordt begeleid door een gediplomeerde Zeebrugge-gids, die onderweg een woordje uitleg geeft en die vooraf door het havenbestuur wordt gebriefd over de te volgen procedures. Op de westelijke lus worden volgende bedrijven aangedaan: CHZ-containerterminal, P&O Ferries, APM Terminals Zeebrugge, Middlegate Europe, Flanders Ro-

ad Services Lokere, VDAB Mari-tieme Opleidingen, Hansen Ag-gregates Belgium, Sea-Ro Termi-nal/Wallenius Wilhelmsen Logis-tics (WWL), en de Zeebrugse Vis-veiling.

Bussen rijden constant op twee lussen

De oostelijke lus doet dan weer volgende bedrijven aan: Tropica-na, Depret NV, ICO Terminal, Vlaamse Overheid/Afdeling Mari-tieme Toegang, Port Connect, Pro-motie Binnenvaart Vlaanderen, Vlaamse Hydrografie/DAB Vloot en afdeling Kust, Unie van Red-dings- en Sleepdienst (URS), het Havenbestuur Zeebrugge (MBZ), Fluxys LNG-Terminal.

Fiets of watertaxi?

Deze lus eindigt bij het *Meeting Point*, vertrekpunt van de twintig

kilometer lange fietsroute door de haven die in juli en augustus (na een reusachtig succes vorig jaar) opnieuw wordt opengesteld.

Wie zaterdag naar Zeebrugge wil, surft best eerst naar www.vlaamsehavendag.be om te beslissen wat hij/zij wil bezoeken. Op de dag zelf kan men nog terecht op de infostand vooraleer de bus in te stappen.

Maar trekpleisters zullen zeker de twee *watertaxi's* zijn. De eerste vaart op de westelijke lus en brengt de bezoekers van de Zee-brugse Visveiling naar de terminal van WWL op de Canadakaai en terug, de tweede neemt de ooste-lijke lus en brengt de bezoekers van bij BNFV naar de ICO-termi-nal op de Bastenakenkaai.

Schepen bezoeken

De te bezoeken schepen zullen on-getwijfeld ook veel volk trekken. Zo kan men op de oostelijke lus, langsheen de Nieuw-Zeelandkaai, een baggerschip, een binnenschip, een estuaireschip, een hydrogra-fisch opmetingsschip en een sleep-boot bezoeken.

Van 10.30 tot 15 uur stelt P&O Ferries de cruise ferry *Pride of Bruges*, een van de ferry's die de dagelijkse nachtelijke overtochten tussen Zeebrugge en Hull in Noord-Engeland verzekert, open voor het publiek. Dit 180 m lange schip kan 1.050 passagiers insche-pen én 850 auto's of 1,5 km rol-lende vracht. Aan boord zullen bars en restaurants open zijn voor het nuttigen van een sandwich en/of een drankje. Schotse doedel-zakmuziek en animatie zullen de bezoekers verwelkomen.

Om het uur is er een ticket voor een minicruise voor twee personen naar Hull te winnen, met vertrek diezelfde avond en terug op maan-dagmorgen in Zeebrugge. Ook zullen er op de P&O Ferries-ter-minal gratis brochures te verkrij-gen zijn over Britse regio's.

Jobbeurs

Zeer belangrijk op de Zeebrugse editie van de Vlaamse Havendag wordt ongetwijfeld de jobbeurs. Op de site van de Zeebrugse Vis-veiling staat een centrale tent op-gesteld die naast de infobalie ook onderdak biedt aan een jobbeurs.

Om het uur is er een minicruise te winnen

Tussen 10.00 en 17.00 uur kunnen werkzoekenden en/of geïnteres-seerden er terecht voor inlichtin-gen en vragen. Een dertigtal be-drijven, onderwijsinstellingen en openbare instanties zijn aanwezig met een stand.

Omp 11.30 uur zal minister-presi-dent en Vlaams visserijminister Kris Peeters de jobbeurs bezoeken. Hij zal er ook het eerste exemplaar van het educatieve *Havenspel* overhandigen aan ver-tegenwoordigers van de zeescouts van Zeebrugge. Kris Peeters be-zoekt vervolgens de Fluxys LNG-Terminal. (FN)

► Info: www.vlaamsehavendag.be.

BEDRIJFSBEZOEKEN – 10-17 UUR

Busparcours: 2 lussen (**westelijk** en **oostelijk**)

- 1** International Car Operators – Bastenakenkade – 10-17 uur - te bereiken via veerdienst met ponton. Bezoek autoterminal en eventuele testrit met Mercedes.
- 2** PSA HNN – Container Handling Zeebrugge – 10-17 uur. Bezoek containerterminal.
- 3** Algemene Vervoeronderneming Lokere nv – Transportzone, Karveelstraat – 13-17 uur. Transportsector van vroeger naar toekomst, tentoonstelling en voorstellingen.
- 4** P&O Ferries – Leopold II-dam – 10-15.30 uur. Vracht- en passagiersterminal. Bezoek cruise ferry "Pride of Bruges".
- 5** PBI Tropicana Fruit Juice Company bvba – J. Verschaeveweg – 10-17 uur. Rondleiding productiesite.
- 6** APM Terminals Zeebrugge – Leopold II-dam – 10-17 uur. Bezoek containerterminal per bus, enkel vooraf ingeschreven!
- 7** Depret NV – Kivlweg – 10-17 uur. Veerdienst met ponton tussen BNFW en International Car Operators.
- 8** Vlaamse Overheid - Afdeling Maritieme Toegang – baggerschip achterhaven – 10-17 uur. Toelichting telemetrie.
- 9** PortConnect nv – achterhaven – 10-17 uur. Bezoek estuari containerschip "Deseo".
- 10** Meeting Point - Tijdokstraat - 9-19 uur. Expocontainers.
- 11** Promotie Binnenvaart Vlaanderen – achterhaven – 10-17 uur. Bezoek binnenvaartschip.
- 12** Hanson Aggregates Belgium nv – Lanceloot Blondeellaan – 10-17 uur. Bezoek site en baggerschip.
- 13** Sea-Ro Terminal - Wallenius Wilhelmsen Logistics – Zeebrugse Visveiling – 11-17 uur. Watertaxi langs Canadakaai, elk uur 1 afvaart, laatste afvaart 16 uur.
- 16** Zeebrugse Visveiling – 10-17 uur. Werking vismijn en tentoonstelling verse vis.
- 17** VDAB Maritieme opleidingen – Lanceloot Blondeellaan – 10-17 uur. Opendeurdag vaar- en machinesimulators.
- 18** Unie van Reddings- en Sleepdienst – achterhaven – 10-17 uur. Bezoek sleepboot.
- 21** Havenbestuur Zeebrugge, MBZ – Isabellelaan – 10-17 uur. Havenfilm en historische film (Inkomhell), bezoek sluisbediening en sluiskeiders, panorama op terras.
- 22** Fluxys LNG – kaai 615 – 10-17 uur - via shuttledienst vanaf parking Havenbestuur. Bezoek LNG-terminal (1 uur).
- 23** Middlegate Europe – Transportzone, Karveelstraat – 10-17 uur. Expeditie en opslag. Bezoek aan magazijnen.
- 24** DAB Vloot en afdeling Kust (Vlaamse Hydrografie) – achterhaven – 10-17 uur. Bezoek "Ter Streep", schip ingericht voor hydrografische activiteiten.



Datum: 4 juli 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Open Schip met Zeeleeuw tijdens Vlaamse Havendag te Oostende

Veertien bedrijven nemen deel

Vlaamse Havendag

■ **OOSTENDE** – Op initiatief van de Vlaamse overheid houden de vier Vlaamse havens op zaterdag 5 juli tussen 10 en 17 uur een opendeurdag. Vlaams minister-president Kris Peeters huldigt die dag het eerste stuk van de nieuwe oostelijke dam in. In Oostende nemen 14 bedrijven en diensten deel aan de Vlaamse Havendag.

In de cruiseterminal aan de noordoostzijde van het treinstation vinden we de infostands van Ter Polder van Verhelst Logistics. De firma is gespecialiseerd in het behandelen en transporteren van goederen over zee, de weg en het spoor. Ook de Scheepvaartpolitie en Trans Europa Ferries staan daar graag de bezoekers te woord. De Nieuwpoortse Handelsmaatschappij



Ook Trans Europa Ferries geeft uitleg over haar activiteiten. (Foto ML)

(NHM) van de Groep De Cloedt houdt een opendeur aan de Vismijnlaan waar ze haar installaties voor het lossen en transporteren van zand en grind uit zee presenteert.

Wat verder richting vismijn kan je aan de Esplanadelaan de 'Zeeleeuw' van DAB Vloot bezoeken. Dit vaartuig is een oude loodsboot die nu wordt ingezet voor wetenschappelijk onderzoek. Daar ook is de werkplaats van Haven Oostende vrij toegankelijk en is er ook info te garen over Dart Line van rederij Cobelfret. Aan het Maritiem Plein (vroegere

Schutssluisplein) is het Maritiem Reddings en Coördinatiecentrum (MRCC) toegankelijk. Eens de Visserijsluis over geeft C-Power tekst en uitleg over de komende activiteiten aldaar en op de Thorntonbank. Dredging International, die in opdracht van de Afdeling Maritieme Toegang de oostelijke nieuwe havendam bouwt, geeft een stand van zaken over die werkzaamheden. En bij MSO wordt de tweede Oostendse tweemastsloep te water gelaten en is ook voor het eerst de romp van Jacques Brels boot 'Askoy II' te zien. (ML)

Datum: 4 juli 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: VLOOT ontvangt "Best Award 2008"

■ DAB Vloot ontvangt "Best Award 2008"



De DAB Vloot heeft van het Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité (RESOC) en het Economisch Huis Oostende de "Best Award 2008" gekregen voor haar structurele en de laatste jaren sterk uitgebouwde ondersteuning van het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen.

Voor de maritieme sector was de DAB Vloot de enige organisatie die in de prijzen viel. Daarbij liet ze belangrijke spelers, zoals baggeraar DEME, achter zich.

■ www.welkombijvloot.be

Datum: 4 juli 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Open schip met Veremans tijdens Vlaamse Havendag te Antwerpen

**Vlaamse
Havendag.be**
Zaterdag 5 juli 2008

Welkom in de haven van Antwerpen

Vandaag zet de Antwerpse haven samen met de havens van Zeebrugge, Gent en Oostende de deuren wijd open voor het grote publiek. Op initiatief van de Vlaamse overheid organiseren de vier havens op 5 juli de eerste editie van de Vlaamse Havendag. Op meer dan veertig locaties kan jong en oud kennismaken met de haven van Antwerpen. Bussen brengen je heen en weer, tijdens de rondvaarten kan je alles vanop het water bekijken en je kan de haven ook per fiets ontdekken.

Wist je dat één op de zeven euro's die we in Vlaanderen verdienen, verband houdt met de havens, hun import en export en al hun verwante activiteiten? Liefst één op negen jobs in Vlaanderen heeft met havenactiviteiten te maken.

Toch kennen we onze havens eigenlijk nauwelijks - en daar wil de Vlaamse overheid wat aan doen met deze Vlaamse Havendag in de vier zeehavens.

In Antwerpen bestaat de Vlaamse Havendag uit drie grote luiken: een opendeur

in het havengebied, een jobbeurs en een avondgebeuren.

Zaterdag kan je de hele dag doorlopend een bezoek brengen aan tal van bedrijven, overheidsdiensten, natuurgebieden en uitkijkpunten in onze haven. Op alle locaties zwaaien de deuren open om bezoekers te ontvangen en een kijkje achter de schermen te laten nemen. Je vindt er alles over in dit handige krantje. Gidsen geven ter plaatse meer uitleg.

Bussen rijden de hele dag af en aan op de

rechter en de linker Scheldeoever om iedereen de kans te geven kennis te maken met de Antwerpse haven. Daarnaast zijn er rondvaarten vanop enkele vertrekpunten voor wie de havenactiviteit vanop het water wil bekijken. Pendelboten zorgen tussen Doel en Lillo en tussen het Steen en Sint-Anneke voor een extra verbinding tussen de twee Scheldeoevers.

Aan de Waagnatie vinden werkzoekenden en andere geïnteresseerden een brede waaier aan mogelijkheden op de job-

beurs. Daar stellen maritieme en andere bedrijven hun vacatures voor. Eveneens aan de Waagnatie vinden 's avonds optredens plaats, met een apotheose die de haven op een eigen manier in de kijker zet. Om ervoor te zorgen dat iedereen de Havendag vlot kan bereiken, zijn er op verschillende locaties parkings gereserveerd. We raden je aan zoveel mogelijk gebruik te maken van het vervoer dat vandaag gratis de haven doorkruist.

Veel plezier!

Datum: 10 juli 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Veerdienst Lillo – Doel is troef

Middelpunt polderdistrict ligt pal in Kanaaldok

Bewaking aan de kaai, actie op het water!

Zes keer per dag maakt Peter Delrue van Group 4 dezelfde tour aan kaai 869. Vlak langs het middelpunt van Berendrecht-Zandvliet-Lillo (Bezali), dat in het Kanaaldok ligt. En precies daar is schipper Hendrik Roovers aan het baggeren. Tonnen 'middelpuntelijk' worden hier naar boven gehaald.



Adres van het middelpunt:
Kanaaldok B1 Westkaai
2040 Berendrecht
Noorderbreedte: N 51° 20' 23,5"
Oosterlengte: E 4° 17' 51,5"

Kaart: GOOGLE MAPS

Om half zes 's morgens begint Peter Delrue uit Berendrecht al aan zijn ronde voor beveiligingsbedrijf Group 4 Securicor. "De haven is prachtig 's morgens vroeg. Zeker bij mist. Dan hangt er een speciale sfeer. Je ziet bijna niets, maar hoort wel alle geluiden van de haven." Vroeger controleerde Peter containers, sinds een jaar bewaakt hij kaai 869 in opdracht van PSA, Port of Singapore Authority. "Ik controleer bijvoorbeeld of de omheining niet kapot is, en ik houd in de gaten of er geen vreemde zaken gebeuren. Een tijdje geleden is er nog een container met drugs gevonden. En af en toe gaan er wel eens vrachtwagenchauffeurs op de vuist."

Tonnen bagger

Vandaag heeft Peter een melding gekregen over een lekkende container. "De brandweer is al gewaarschuwd, maar ik moet wel die kant op." Dus rijdt hij met zijn auto verder, weg van het middelpunt.

Het échte middelpunt van het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo ligt volgens onze berekening in het Kanaaldok. Precies op de plaats waar het Gemeentelijk Havenbedrijf aan het baggeren is met de Baggerboot 1. "Kom gerust aan boord", zegt kapitein Hendrik Roovers. Met vijf collega's haalt hij iedere dag ruim vierduizend kubieke meter slijk van de bodem, zeventien meter diep. "We werken in twee shifts. Per dag baggeren we in totaal tussen de acht- en negenduizend kuub." En dat is nodig, want iedere keer als de sluisdeuren opengaan, stroomt er opnieuw slijk het dok in. "Het is vechten tegen de beerkaai", zegt Hendrik in de stuur-



Peter Delrue heeft vanaf de kaai zicht op het middelpunt van het polderdistrict.

GyA-foto's Bert HUIJSELMANS

hut. "Als we niet baggeren, kunnen de zeeschepen hier op de duur niet meer door."

Op het dek loopt een band met grote bakken modder naar boven. "Kijk, als we die koppen erop

zien staan, zijn we tevreden. Dan zien we dat het hard nodig was om hier modder van de bodem te scheppen." Via een soort slurp wordt de bagger in een binnenvaartschip gespoten, dat de la-

ding lost in een speciaal gegraven geul in het Churchilldok.

Auto met lijken

De bagger in het Kanaaldok heeft een hoog drillpuddinggehalte. Een mooie substantie is het. "Al moet je er niet in vallen. Het is net drifzand hé. Je bent zo weg." In de oude dokken scheppen Hendrik en zijn collega's soms ook auto's en ander afval op. In het Bonapartedok kwam ooit een auto met twee lichamen boven water. "Ik zag dat er nog iets in zat. Voor het raampje zag ik: een been in een sok, heel bizar. Met loeiende sirene kwam de brandweer ter plaatse. Maar die kon niets meer doen natuurlijk. Het parket heeft de lichamen toen geïdentificeerd. Dat koppel was al negentien jaar vermist."

Ondertussen is het alweer even geleden dat de sleepboot iets anders heeft opgevisst dan tonnen drab. De boot piept, kraakt en schept verder. Ook vandaag. "Vorig jaar hebben we wel klachten gehad van inwoners van Berendrecht die last hadden van het lawaai. Zeker als de wind die kant op staat, kunnen ze wel eens iets horen."

Hendrik heeft een speciale band met het water. "Mijn ouders waren binnenschippers, ik ben op het water groot geworden." Ondertussen is hij zelf al 31 jaar schipper. "Zelfs op vakantie zoek ik altijd het water op. Waarom is moeilijk uit te leggen, maar ik zal nooit naar het binnenland gaan."

Erik VANDEWALLE
Correspondent

Maaik FLOOR
Reporter



BERENDRECHT- ZANDVLIET-LILLO PRAKTISCH

Aantal inwoners: 9.637

Oppervlakte: 52,66 km²

<http://berendrechtzandvlietlillo.antwerpen.be>

Nieuws: www.gva.be/bezali



TROEVEN

- ♥ **Toeristisch:** Het kleinste van de drie polderdorpen, Lillo, is één grote toeristische attractie. In de zomerperiode is het Poldermuseum te bezoeken en kun je met de boot naar Doel.
- ♦ **Economisch:** De havenconomie is onherroepelijk verbonden met het heden en het verleden van de polderdorpen. Nu verdient een grote groep polderbewoners zijn brood in de haven.
- ♣ **Culinair:** Het Reigershof in Berendrecht en De Martinushoeve in Zandvliet zijn restaurants waar je heerlijk kan tafelen.
- ♠ **Sportief:** Na vijftig jaar aanhechting bij de stad Antwerpen start dit jaar de bouw van een eigen sporthal.

BEKENDSTE INWONER

Graaf Daniel Le Grelle



Foto Frederik WEEJCK

Deze maand wordt de flamboyante graaf 86 jaar. Daniel Le Grelle is een nazaat van een van de eerste Antwerpse burgemeesters na de onafhankelijkheid van België en woont nog steeds aan het Reigersbos in Berendrecht. Hij is trouwens een fervent beschermer van een van de oudste reigerkolonies in ons land.

Als Antwerps gemeenteraadslid ging hij samen met de polderbewoners in 1960 al betogen tegen de teloorgang van de polders ten noorden van Antwerpen. Mede onder zijn impuls verdwenen de plannen in verband met Berendrecht, Zandvliet en Lillo-Fort. In 1995 stapte hij na 37 jaar uit de Antwerpse politiek. Hij verdiende ook zijn pluimen als voorzitter van onder meer de provinciale Olympische Comité in België en als lid van het BOIC. Nu nog is de tachtiger voorzitter van de heemkundige kring en het Poldermuseum.

Datum: 23 juli 2008

Medium: De Scheepvaartkrant

Onderwerp: Eerste Vlaamse Havendag wordt succes

Eerste Vlaamse Havendag wordt succes

ZEEBRUGGE - Na jaren van onderlinge wedijver beginnen de Vlaamse zeehavens nu eindelijk in dezelfde richting te kijken. De politiek van elkaar door onderbieden klanten af te snoepen, heeft alleen de reders goed gedaan. Nadat hij de diverse havenbesturen steeds vaker samen aan tafel bracht, lanceerde minister-president Kris Peeters dit jaar het idee om niet meer in verspreide slagorde havendagen te organiseren. Hij wilde dat echter gezamenlijk op één dag en met hetzelfde thema doen. Ondanks het druilerige weer werd de Havendag een echte publiekstrekker.

DOOR THEO FRISON

Thema van de havendag was 'innovatie'. Op dat vlak is er in elke Vlaamse zeehaven wel een en ander te tonen. Ook de mogelijkheden van werkgelegenheid in een haven kreeg veel bezoekers. Minister-president Kris Peeters schonk bijzondere aandacht aan dit thema bij zijn bezoek aan de vier Vlaamse zeehavens. Alhoewel het om een gezamenlijk initiatief ging, voorgesteld door de Vlaamse minister-president, werd deze Vlaamse havendag door elke haven zelf gepland. Dat leidde tot opmerkelijke verschillen in aanpak en uitvoering. Bij de bezoekers viel daarbij de organisatie in Zeebrugge en Gent het meest op. In Oostende klaagden bedrijven dat de bezoekers moeilijk de weg naar hun bedrijf konden vinden. De bewegwijzering was er iets minder.

Oostende

In de haven van Oostende werden de laatste tijd belangrijke investeringen gedaan om de capaciteit van deze kleine kusthaven te verhogen. Dat was het thema van de minister-president, toen hij zijn tocht langs de vier zeehavens daar begon. Op 12 april werd in Oostende de nieuwe kaai aan de Halve Maansite ingehuldigd. Daar werden nadien zes enorme sokkels voor windturbines overgeladen op

pontons, om aan de Thornton bank voor de kust hun definitieve standplaats in te nemen. Tijdens de Havendag op 5 juli kwam Peeters de eerste fase van de oostelijke havendam inhuldigen. Deze nieuwe toegang moet de haven toegankelijk maken voor schepen met een lengte van 200 meter. Omwille van de nieuwe nautische situatie is aan de voorlopige ingang tot de haven een boei geplaatst, die de waterstand, de stroomsnelheid en de stroomrichting meet. "Het comfort dat deze boei biedt is zo performant dat de loodsen overwegen om de plaatsing van een zelfde boei voor de haven van Zeebrugge te vragen". In september begint men met het uitbaggeren van de nieuwe vaargeul. De haven moet tegen eind 2008 voor grotere schepen toegankelijk zijn. De huidige dam werd gebouwd op het niveau (+3,50) TAW, maar intussen worden de plannen uitgetekend om de havendammen te brengen op het peil (+6,00) TAW.

Zeebrugge

In Zeebrugge heeft men de problemen grondig aangepakt. De bezoekers werden er opgewacht aan de moderne Zeebrugse Visveiling, die ook opentoonst voor bezoek. Daar stond ook de grote tent waar een banenbeurs was ondergebracht. Hier waren dan ook veel jongere kijkers en net afgestudeerden, die zich konden vergewissen van de vele banen die bij de diverse havengebonden bedrijven openstaan. Ook de onderwijsinstellingen uit de streek die havengebonden of maritieme opleidingen bieden, waren aanwezig. De minister-president maakte van dit bezoek gebruik om het initiatief van de bedrijven toe te juichen. Wel merkte hij op dat in Vlaanderen alle haveninvesteringen door de overheid worden betaald. Hij oordeelde dat ook de bedrijven zelf op dat vlak een inspanning mogen doen.

Hij stelde de Katoen Natie (KTN) als voorbeeld, die in Uruguay op eigen kosten een volledige containerterminal bouwde. Dat klonk enigszins bitter in Zeebrugge, waar Huts zijn droom van een containerterminal niet kon waarmaken omdat goede klanten stelselmatig door een andere haven werden afgesnoept. Om de bedrijvigheid van een haven beter te leren kennen, is onlangs een 'Havenspel' ontwikkeld. Het eerste exemplaar hiervan werd door Peeters in Zeebrugge uitgereikt aan een groep zeescouts.

Blikvangers

Een pendelbus bracht treinreizigers met pendelbussen tot aan de Zeebrugse Visveiling, waar ruime parkeergelegenheid was voorzien. De bezoekers konden er de visveiling bezoeken, of de banenbeurs er tegenover. Van daar vertrokken pen-

delbussen die de bezoekers tot op het terrein van de dertien meewerkende bedrijven brachten. De bussen volgden elkaar

brengt. Hetzelfde is het geval in de 'Belgian New Fruit Wharf' (BNFW). Daar kon de bezoeker kennis maken met de nieuwe

voor aan het publiek. Dat schip is regelmatig actief op de Schelde, waar het sinds december vorig jaar instaat voor de verdieping van de Schelde op Belgisch grondgebied. Een beetje verder op deze route kon men ook uitstappen om de vier sleepboten van URS te bezoeken, sleepboten die hier zijn gedoopt, bestemd voor de dienstverlening in de haven van Zeebrugge.

Vooraf Zeebrugge en Gent bieden blikvangers

snel op, zodat de reizigers steeds konden uitstappen bij een bedrijf dat hen interesseerde. Om na het bezoek weer in een volgende bus te stappen. Een oostelijke lus deed een reeks bedrijven in de achterhaven aan, terwijl de westelijke lus vooral de bedrijven in de Voorhaven aandeed. Daarbij kregen de bezoekers toegang tot heel wat bedrijven waar ze anders geen toegang hebben, zoals de containerterminals en de kades waar de grote veerscheepen aanmeren. Ze konden aan de kaai van P&O Ferries de cruise ferry 'Pride of Bruges' bezoeken. De

bezoekers werden er ontvangen door doedelzakspelers, terwijl de bars, restaurants en winkels aan boord open waren. Die buslijn deed ook VDAB Maritieme Opleidingen aan, waar nog maar eens de aandacht werd gevestigd op de vele beroepskansen in de maritieme sector. Ook op de oostelijke route door de achterhaven trokken enkele bedrijven de aandacht. Families met kinderen wilden het bezoek aan Tropicana niet missen, waar de kinderen elk een flesje fruitsap meekregen. Het bedrijf voert jaarlijks grote scheepsladingen fruitsap in uit Amerika, fruitsappen die hier worden aangepast aan de plaatselijke markt, soms gemengd en verpakt. Een activiteit die heel wat toegevoegde waarde mee-

'golden kiwi'. Aan die bushalte kregen de bezoekers ook de kans om met pontons naar de autoterminal aan de overzijde van het dok te varen. Men kon er tevens een aantal schepen bezoeken, zoals het hydrografisch schip Ter Streep dat regelmatig de wijzigingen in de zandbanken voor de kust en de diepgang in de toegangswegen registreert.

Binnenschepen

Veel belangstelling wekte het estuaire containerschip Deseo van de families Troch en Hermans, dat met zijn gigantische omvang voor een binnenvaart-

schip ontzag opwekte. Alhoewel de Deseo Dendermonde als thuishaven heeft, zal het wel nooit die thuishaven op de Dender bereiken. Het vaart wel regelmatig met een lading containers tot zes hoog tussen Zeebrugge enerzijds, Antwerpen en TCT Willebroek anderzijds. Het grote schip heeft overigens ook al containers afgeleverd in Brussel. Het binnenvaartschip 'Were Di' met thuishaven Bredene, maakt in de schaduw van de Deseo een mindere beurt. Het schip is desondanks ook regelmatig onderweg, om langs de kanalen containers naar bestemmingen in het binnenland te brengen. De afdeling 'Maritieme Toegang' van de Vlaamse overheid stelde er het baggerschip 'Jade River'

Gent

Ook in de zeehavens van Gent en Antwerpen waren binnenschepen, op initiatief van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, te bewonderen. De meeste 'landdrotten' hebben geen idee van de wijze waarop de binnenvaart zich heeft aangepast aan de moderne technologische evolutie. Aan het Mercatordok in Gent lag de nagelnieuwe 'Florida' van de familie Rifaut, terwijl aan het Kerkschip in Antwerpen de Nueva Vida van de familie Nauwelaers te bezoeken

was. Tijdens zijn bezoek aan Gent probeerde Peeters de veerboot van Langerbrugge, die dagelijks vele voetgangers, fietsers en autobestuurders over het Zeekanaal Gent-Terneuzen brengt. Aan de veerdienst van Terdonck werd de 'Lieve Bauwens' voorgesteld, een zusterschip van de veerboot die binnen afzienbare tijd - een jaar tot anderhalf jaar - de huidige 'Willem I' vervangt. Door de bouw van het Kluizendok maken steeds meer mensen gebruik van deze veerdienst. Het nieuwe schip zal bovendien toelaten om meer vrachtwagens en bussen over te zetten. Daarbij vaart het schip sneller, en is het van meer technologische snufjes voorzien. Zo kan het veer dagelijks veel meer passagiers en



● De minister-president overhandigt een eerste exemplaar van het 'Havenspel' aan de zeescouts van Zeebrugge.

Foto T. Frison



● Het estuaire schip 'Deseo' doet niet echt denken aan een binnenschip.

Foto T. Frison

vracht overzetten. Dat is belangrijk omdat het aan deze overzet druk is op het moment van de shiftwissel. Tijdens deze momenten zijn capaciteit en snel-

groeit, met 17,8 procent. Hij wees op de gespecialiseerde niches die Oostende, Zeebrugge en Gent innemen, maar zette toch Antwerpen op een speciale plaats, omwille van de voornaamste positie in de Hamburg - Le Havre range.

Toegevoegde waarde

Waar vroeger de schepen voor de haven van de meeste zeehavens zich blindstaarden op de globale overslagcijfers, heeft de toegevoegde waarde intussen steeds meer aan belang gewonnen.

"De toegevoegde waarde van de vier zeehavens bedraagt ruim 27 miljard euro. Dat is bijna een zevende van het bruto regionaal product van Vlaanderen. We mogen echter niet op onze lauweren rusten", aldus Peeters. Vandaar het project 'Vlaanderen in Actie', dat er voor moet zorgen dat in Vlaanderen in 2020 tot de Europese top behoort. Alles draait daarbij om innovatie, kwaliteit en creativiteit.

Flanders Port Area

Onder het kwaliteitsmerk 'Flanders Port Area' moeten de Vlaamse zeehavens voortaan hun krachten bundelen om hun pluspunten in het buitenland nog meer bekendheid te geven. "Concurrentie waar het nuttig is, samenwerking waar nodig!"

Met deze eerste Vlaamse Havendag heeft Kris Peeters een streep getrokken onder de periode van 'kerktorenpolitiek' waarbij iedere Vlaamse zeehaven de naam van de andere niet kon horen uitspreken. 'Samen sterk' is de les die de minister-president door deze eerste havendag heeft aangetoond. Het was overigens opmerkelijk hoeveel jongeren zich informeerden over de studiemogelijkheden en de werkgelegenheid in een moderne haven. De bezoekers konden er leren dat het daarbij niet alleen gaat om handenarbeid, maar ook om werkkansen voor mensen met een technische opleiding of met een universitair diploma.

heid belangrijk voor de gebruiker.

Antwerpen

In Antwerpen trok de minister-president zijn conclusies uit deze eerste Vlaamse Havendag. Hij werd er ingeleid door havenschepen Marc Van Peel en door Rudi De Meyer van Alfa-port, de vereniging die de havengebonden bedrijven groepeerd. De minister-president wees op het gezamenlijk belang van de Vlaamse zeehavens als toegangspoort tot de Europese markt, door hun uitstekende verbindingen over water, weg en spoor. Hij herinnerde er aan dat de totaal verwerkte vracht in 2007 met 8,1 procent toenam tot 258 miljoen ton. Daarbij is vooral de containeroverslag sterk ge-

Datum: 30 juli 2008

Medium: De Morgen

Onderwerp: De verborgen Oostendse schatten van Roger Raveel in directiegebouw van VLOOT

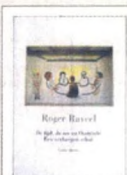
Kunstboek

De verborgen Oostendse schatten van Roger Raveel

Enkele jaren geleden pakte Carlos Alleene uit met *Een verschrikkelijk mooi leven*, een imposante biografie van Roger Raveel. Naast de twee uitbundig geïllustreerde delen in cassette verscheen toen ook nog *Roger Raveel en de nieuwe visie van Marc Ruyters*. Het is weinig kunstenaars gegeven tijdens hun leven zo uitvoerig op de leestafel te belanden.

Met *Roger Raveel - De tijd, de zee en Oostende. Een verborgen schat* gaat de papieren triomfocht nog even door.

Alleene stortte zich op een van Raveels recente ruimtelijke projecten: de wandschilderingen die hij in 1989 maakte in het nieuwe gebouw van het Loodswezen tussen de Oostendse jachthaven en het dok tegenover de Visserijkaai. Wie van het station naar de zeedijk wandelt, zou er niet mogen naast kijken. Dat het toch gebeurt, geeft aan dat het gebouw (eigenlijk de uitbreiding van een bestaand pand) een veeleer onopgemerkt bestaan leidt. Architect Marc Felix heeft een massief, discreet volume ontworpen dat even divers (of warrig) is als de haven zelf. Door de binnenruimte van dit administratieve complex grondig onder handen te nemen heeft Raveel een verborgen schat achtergelaten, aldus Alleene.



CARLOS ALLEENE
Roger Raveel - De tijd, de zee en Oostende. Een verborgen schat
De Mager, 168 pagina's, 50 euro.

De niet meer zo jonge schilder ging de rechte hoeken en de verticale lijnen te lijf met zijn vertrouwde arsenaal van felle kleuren, organische vormen en gewild naïeve motieven. Hij dacht ook mee na over de integratie van het anker en de schroef van een Britse destroyer, die in 1915 op een mijn was gelopen. Raveel bepaalde ook de kleur van deuren en wanden van de inkomhal, bracht spiegels en nautische symbolen aan. Hij speelt met de wijzers van een wandklok en met verlichtingsknopjes. Een geschilderde emmer wacht

op de werkster. Maar het zijn vooral de verwijzingen naar de zee en Oostende die het werk in situ zijn wortels geven: het zand van de duinen, een paardenkop, Dikke Mathilde en James Ensor. De oude meester zit aan een ronde tafel tegenover Raveel, architect Felix staat in de deuropening.

De tientallen foto's in het boek hangen een mooi beeld op van Raveels werk. De teksten en interviewfragmenten kregen een journalistieke invalshoek en opmaak, wat jammer genoeg herhalingen en een occasionele onnauwkeurigheid oplevert. Een overzicht van Raveels ruimtelijke projecten in privéhuizen en op andere, al dan niet tijdelijke sites van 1955 tot 2007 besluit het boek.

KEPPEC BAHN



■ Roger Raveel bewees zich door het gebouw van het Loodswezen in Oostende, waar hij vanaf 1989 een aantal ruimtelijke projecten volvoerde.

Datum: juli 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Scheepstechnicus is een knelpuntberoep bij VLOOT



Karen, industrieel ingenieur
bij het Departement Mobiliteit
en Openbare Werken

Ellen, auditor
bij het Agentschap Interne
Audit van de Vlaamse
Administratie



Tom, hoofdgeneesheer
bij OPZ-Geel

Christophe,
hoofdscheepstechnicus
bij DAB Vloot



Ook zin in een zeker avontuur? **www.jobpunt.be**

Lees zeker meer over deze campagne verder in dit magazine!



job.
jobpunt Vlaanderen

Jobpunt Vlaanderen, Technologieleaan 11, 3001 Heverlee
Jobpunt Vlaanderen - Brussel, Boudewijnlaan 30, 1000 Brussel

Datum: juli 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Onze Vlaamse collega's in het buitenland

VLAANDEREN IN DE WERELD

Onze Vlaamse collega's in het

Sinds de staatshervorming van 1993 kan Vlaanderen voor al haar bevoegdheden verdragen afsluiten met andere landen en regio's. Voor die thema's is de Vlaamse overheid de rechtstreekse gesprekspartner voor de Europese instellingen en andere internationale organisaties zoals de Verenigde Naties. Bovendien is er een wereldwijd netwerk van diplomatieke, economische en toeristische vertegenwoordigers. In sommige landen worden zo veel mogelijk van die functies ondergebracht in één gebouw: een 'Vlaams huis'.

Vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering

- Zijn als diplomatieke vertegenwoordigers verantwoordelijk voor alle Vlaamse bevoegdheden in hun ambtsgebied: infrastructuur, taal, cultuur, onderwijs, wetenschappen ...
- In totaal zijn er 9 vertegenwoordigers: 8 in Europa en één daarbuiten in Pretoria (Zuid-Afrika). Er is ook een vertegenwoordiger bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie (in Brussel) en een bij de Multilaterale Organisaties in Genève (eveneens in Brussel). Op 1 september 2008 komt er een nieuwe vertegenwoordiging in Madrid.
- De buitenlandse vertegenwoordigers hebben meestal een of twee Vlaamse medewerkers in dienst.
- Er treedt om de 4 à 6 jaar een rotatiesysteem in werking. Begin september 2008 zullen alle vertegenwoordigers aan de slag gaan in een andere standplaats. Zo'n rotatiesysteem is gebruikelijk in de diplomatieke wereld, om te vermijden dat de binding met het gastland te sterk wordt en dat de vertegenwoordiger eerder de belangen van zijn ambtsgebied zal verdedigen dan die van de zendstaat.

www.vlaanderen.be/internationaal

Vlaams Agentschap voor Internationale Samenwerking (VAIS)

- VAIS staat in voor de uitvoering en opvolging van het Vlaams ontwikkelingsbeleid. Dat focust zich op 3 partnerlanden in Zuidelijk Afrika: Zuid-Afrika, Mozambique en Malawi. De klemtoon ligt daarbij op tewerkstelling, landbouw en voedselzekerheid in Zuid-Afrika, budgetsteun aan de gezondheidszorg in Mozambique en de preventie van HIV en AIDS.
- VAIS heeft een kantoor met telkens één vertegenwoordiger in Pretoria (Zuid-Afrika) en Maputo (Mozambique). Nog dit jaar gaat een vertegenwoordiger aan de slag in een nieuw kantoor in Lilongwe (Malawi). Daarnaast zijn er 3 dossierverantwoordelijken in Brussel die geregeld naar 'hun' land gaan. Zij kijken er samen met de vertegenwoordigers op toe waar het ontwikkelingsgeld naartoe gaat en zorgen ervoor dat de projecten goed uitgevoerd worden.

www.vlaanderen.be/ontwikkelingssamenwerking

Toerisme Vlaanderen

- Het toeristische aanbod ondersteunen en uitbouwen, welzijn creëren - in de geest van de filosofie 'iedereen heeft recht op vakantie' - en de promotie en marketing van Vlaanderen als toeristische bestemming; het zijn allemaal kerntaken van Toerisme Vlaanderen. Voor dat laatste gebeurt het grootste werk via de kantoren in het buitenland. Daar organiseert men activiteiten voor de pers en de buitenlandse reisindustrie om Vlaanderen zo constant onder de aandacht te brengen.
- Toerisme Vlaanderen heeft 12 kantoren in het buitenland: in onze buurlanden, in de rest van Europa en 3 intercontinentale kantoren in New York, Tokyo en Beijing.
- In die kantoren werken ongeveer 60 medewerkers. De meeste directeurs zijn Vlamingen. Het ondersteunend personeel bestaat meestal uit lokale medewerkers.

www.toerismevlaanderen.be

Flanders Investment and Trade (FIT)

- FIT ondersteunt Vlaamse bedrijven in hun internationale en exportgerichte activiteiten en promoot buitenlandse investeringen in Vlaanderen.
- FIT heeft een uitgebreid wereldwijd netwerk met meer dan 70 kantoren in het buitenland, aangevuld met zo'n 20 kantoren in Wallonië en Brussel.
- Alle buitenlandse medewerkers van FIT volgen de economische ontwikkelingen in hun regio, land of sector op de voet. Er zijn kantoren met een Vlaamse economische vertegenwoordiger in uitgesproken groei landen zoals China, India, Rusland en Brazilië, maar ook in minder voor de hand liggende locaties zoals Algerije en Iran. Daarnaast werken er handelssecretarissen in gebieden met minder Vlaamse export en zijn er technologie-attachés die één specifieke sector volgen waarin Vlaanderen sterk staat, zoals milieu, energie en biotechnologie. Tot slot zijn er nog enkele regio- of landencoördinatoren die zich richten op een bepaalde regio.
- Het buitenlandse FIT-netwerk telt zowat 190 medewerkers.

www.flandersinvestmentandtrade.be

Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM)

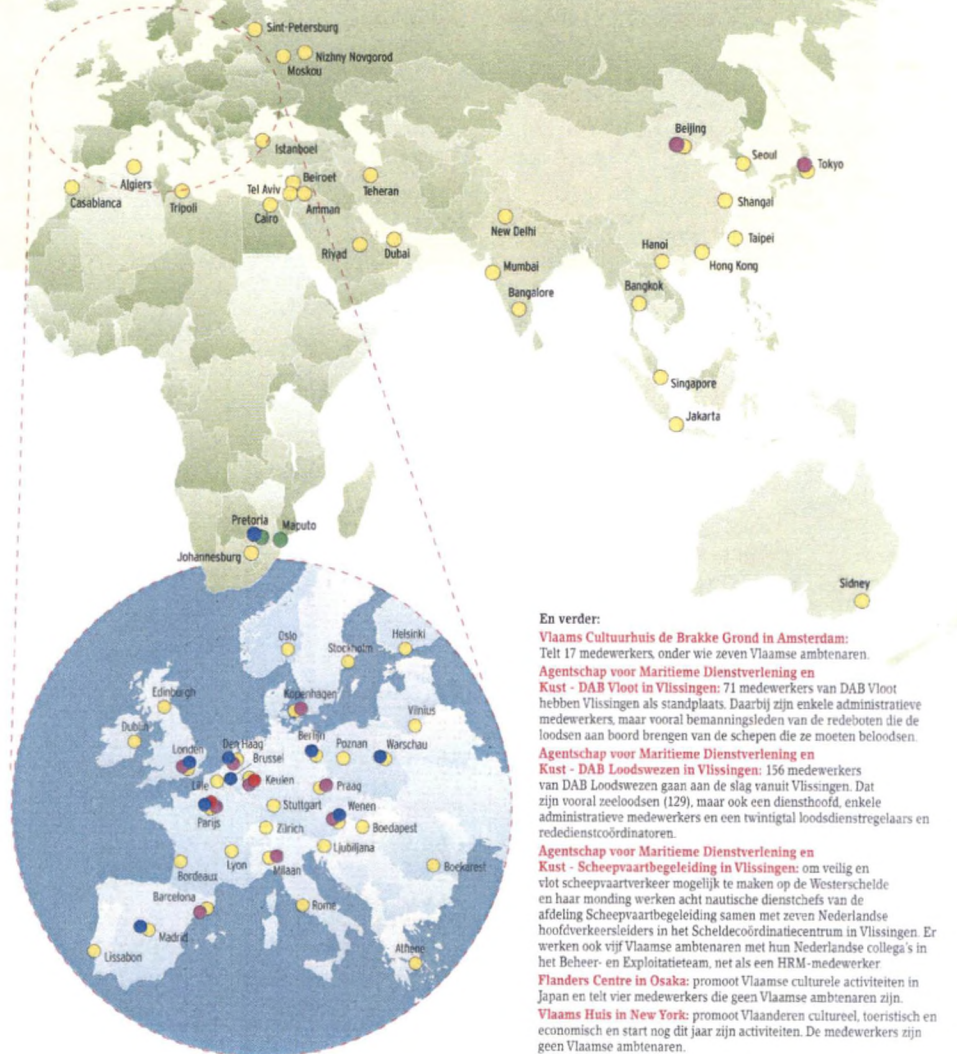
- VLAM heeft twee buitenlandse kantoren in Parijs en Keulen. Frankrijk en Duitsland vormen immers de twee belangrijkste afzetgebieden voor Vlaamse land-, tuinbouw- en visserijproducten.
- Elk kantoor heeft een directeur en twee deeltijdse medewerkers. Zij onderhouden contacten met de buitenlandse vakpers, maken afspraken met warenhuisketens om promoties op te zetten, volgen ontwikkelingen op de markt van nabij ...

www.vlam.be



buitenland

Kaart opgemaakt met gegevens
beschikbaar op 6 juni 2008



En verder:

Vlaams Cultuurhuis de Brakke Grond in Amsterdam:
Telt 17 medewerkers, onder wie zeven Vlaamse ambtenaren.

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - DAB Vloot in Vlissingen: 71 medewerkers van DAB Vloot hebben Vlissingen als standplaats. Daarbij zijn enkele administratieve medewerkers, maar vooral bemanningsleden van de redebotten die de loodsen aan boord brengen van de schepen die ze moeten beelodsen.

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - DAB Loodswezen in Vlissingen: 156 medewerkers van DAB Loodswezen gaan aan de slag vanuit Vlissingen. Dat zijn vooral zeeloodsen (129), maar ook een diensthoofd, enkele administratieve medewerkers en een twintigtal loodsdienstregelaars en rededienstcoördinatoren.

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - Scheepvaartbegeleiding in Vlissingen: om veilig en vlot scheepvaartverkeer mogelijk te maken op de Westerschelde en haar monding werken acht nautische dienstchefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding samen met zeven Nederlandse hoofdverkeersleiders in het Scheldecoördinatiecentrum in Vlissingen. Er werken ook vijf Vlaamse ambtenaren met hun Nederlandse collega's in het Beheer- en Exploitatieteam, net als een HRM-medewerker.

Flanders Centre in Osaka: promoot Vlaamse culturele activiteiten in Japan en telt vier medewerkers die geen Vlaamse ambtenaren zijn.

Vlaams Huis in New York: promoot Vlaanderen cultureel, toeristisch en economisch en start nog dit jaar zijn activiteiten. De medewerkers zijn geen Vlaamse ambtenaren.

Datum: juli 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Bredene: rustig, betaalbaar en populair bij ambtenaren

WAAR WONEN WIJ?



Bredene: rustig, betaalbaar en populair bij ambtenaren

Jeffry Loones (links op de foto) en Ives Hoolants, allebei aan de slag bij De Lijn, zijn verhuisd van Oostende naar Bredene

Voor het vakantienummer trekt 13 deze keer zijn zwembroek aan en spoort naar de Vlaamse kust, want ook daar wonen en werken collega's. Bredene telt zelfs 2,5 % Vlaamse ambtenaren onder zijn actieve inwoners en dat is behoorlijk veel. Alleen Oostende komt in de buurt met 2,16 %; de andere kustgemeentes zitten daar ver onder. De centrale ligging van Bredene halverwege de kustlijn zit daar vast wel voor iets tussen. Een vlugge blik op de adressenlijst leert ons dat het merendeel van onze collega's voor de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust werkt.

Filip De Maesschalck

Steve Vandenberghe, waarnemend burge-meester van Bredene: "Bredene is een typische slaap-werkstad. Hier komen veel jonge mensen wonen die elders gaan werken. De nabijheid van Oostende speelt hier ook een grote rol. Daar heb je een stelplaats van De

Lijn, en de DAB Vloot, de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de afdeling Kust hebben er een centraal gelegen ankerplaats. Dat is natuurlijk een grote groep Vlaamse ambtenaren die actief is in kustgerelateerde jobs als scheepvaart of beloodsing. We hebben er

de jongste jaren ook alles aan gedaan om de gemeente aantrekkelijk te maken voor jonge werknemers. Het imago van 'lelijke eendje' zijn we dus wel stilaan kwijt aan het raken. Het is hier rustig, de gronden zijn nog betaalbaar en het aanbod voor kinderopvang werd uitgebreid. Daarnaast is Bredene net klein genoeg om veel sociale contacten tussen zijn inwoners mogelijk te maken. En voor Vlaamse collega's die in Brugge werken of elders aan de kust, is het ook interessant: alles ligt op 20 à 30 minuten. Wie de autosnelweg op wil naar Brussel, hoeft ook geen uren om te rijden. Ik begrijp dus zeer goed waarom Bredene zo goed scoort! En niet alleen bij de ambtenaren ..." (lacht)

Het ritme van de zee

"Mij hoor je alvast niet klagen over Bredene", grijnst inwijkeling Kelle Moreau.



- Oppervlakte: 13,8 km²
- Inwoners: 15.343
- Bevolkingsdichtheid: 1173 inw/km²
- Mannen: 49,70 %
- Vrouwen: 50,30 %
- Leeftijdsverdeling:
- 0-19 jaar: 22,85 %
- 20-64 jaar: 60,91 %
- 65 jaar en ouder: 16,25 %

wetenschappelijk medewerker bij het Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek (ILVO) in Oostende. "Ik ben hier vorig jaar vanuit het Leuvense aanbeland om onderzoek te verrichten naar de impact van de visserij op de natuurlijke ecosystemen. Met de zomerse temperaturen van de afgelopen dagen is het hier wel iets drukker, maar op het werk hebben we van die extra toevloed van toeristen geen last. Ik huur momenteel een huis, maar ik zou me wel permanent aan de kust willen settelen, het liefst in de buurt van Oostende. Het grappige is dat ik een jaar geleden vooral bezig was met onderzoek in zoet water, en dat ik me nu concentreer op het zoute water. En dat bevalt me best. Een tijdje geleden trok ik zelfs mee met de vissersboten voor het echte 'veldwerk'. Gelukkig had ik geen last van zeeziekte!"

Ook Isabelle D'hooghe verloor haar hart aan de zee. Als projectingenieur bij het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust volgt ze de infrastructuurwerken aan de jachthavens van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge. Ze stelt bestekken op, doet de aanbestedingen en controleert de uitvoering. Een combinatie van bureau- en veldwerk dus. Een jaar geleden verhuisde ze daarvoor van Zwijnaarde naar Bredene en dat beklagt ze zich niet. "Ik heb een jaar gependeld, eerst met de trein en dan

met de wagen. Het is altijd al een droom geweest om aan zee te wonen, dus het was niet moeilijk om de knoop door te hakken. Dat is veel beter voor mijn werk én privéleven. Bredene is trouwens in volle expansie, met veel nieuwe wijken en veel jonge gezinnen. Als 'inwijkeling' is er van een integratieprobleem helemaal geen sprake en het niet hoeven pendelen is mooi meegenomen."

Busje komt zo

Jeffrey Loones werkt al dertien jaar voor De Lijn, waarvan negen jaar als chauffeur. "Vroeger combineerde ik zowel bus- als tramdiensten, terwijl ik nu uitsluitend met de kusttram rijd. Het blijft een afwisselende job omdat er elke dag wel iets onverwachts gebeurt: een reiziger die zijn fiets vergeet, ouders die hun kinderen kwijtspelen, verkeerd geparkeerde auto's, haastige passagiers die door versgegoten beton tot aan de halte spurten. Je weet nooit wat je te wachten staat. (lacht) Daarom wil ik dit ook blijven doen: je bent constant op de baan, je bent je eigen baas en je leert steeds nieuwe gerichten kennen. Zo mocht ik ooit Wilfried Martens en zijn tweeling op de tram verwelkomen. Als het mooi weer is tijdens de zomermaanden, zijn de toeristen ook supervriendelijk. Is het wat minder mooi, dan zakt bij hen de temperatuur ook, maar agressief heb ik ze nog nooit meegeemaakt." Jeffrey heeft vier jaar in Oostende gewoond, maar is toch teruggekeerd naar Bredene. "Back to the roots: ik ben hier opgegroeid, ken hier alles en vind het hier gezellig wonen."

Ives Hoolants, instructeur bij De Lijn, treedt hem bij. "Ik heb dezelfde beweging gemaakt als Jeffrey. Oostende werd me te druk en ik ben in 1991 in Bredene komen wonen." Ives werkt bijna 20 jaar voor De Lijn. Hij is begonnen als chauffeur, daarna werd hij dispatcher. Na een periode als controleur, geeft hij nu al twee jaar les aan alle nieuwe trein- en trambestuurders in Oostende. "Het gaat niet alleen om praktijklessen, maar ook om theorie, verkeerswetgeving, omgaan met het verkoopsysteem, reizigersbegeleiding enzovoort. Vanuit mijn ervaring kan ik mijn collega's heel wat praktische tips geven. Toekomstige chauffeurs schatten het rijden met een bus of tram ook vaak verkeerd in.



Het is niet omdat ze met een auto overweg kunnen dat het ook meteen lukt met zo'n gevaarte." Met agressie werd hij eigenlijk nooit geconfronteerd. "Wie hier komt, is in vakantiestemming. De toeristen willen zich amuseren, ook al zitten ze soms 'als sardienen in een doze'."

Eenzame pendelaar

De meeste collega's uit Bredene wonen dicht bij hun werk, maar toch hebben we iemand gevonden die de verre verplaatsing naar Brussel per trein maakt. Carol Floree, medewerkster bij de cel Bezwaren Leegstand Woningen van de Vlaamse Belastingdienst is vier uur per dag onderweg. "Gelukkig mag ik enkele dagen per week van thuis uit werken, zodat ik niet altijd afhankelijk ben van het openbaar vervoer. En dichter naar Brussel verhuizen is geen optie voor mij: ik ben in Bredene opgegroeid en mijn kinderen gaan hier naar school. Ik heb hier een leven opgebouwd. Nee, die thuiswerkoptie maakt het mogelijk privé en voltijds werken op een aanvaardbare manier te combineren. En waar ik woon is het rustig, van toeristische drukte is hier weinig te merken." En rust heeft ze nodig bij de behandeling van bezwaardossiers rond heffingen op leegstand. "Tja, het zijn vaak ontevreden mensen die we aan de lijn krijgen. Niemand betaalt graag belastingen. En voor de collega's op het terrein is het nog ondankbaarder, maar het moet nu eenmaal gebeuren. Trouwens: in 70 % van de gevallen hebben we goed nieuws. Die overige 30 % ben ik na een strandwandeling alweer vergeten."

Volgende keer: Schilde

Datum: juli 2008

Medium: EOS

Onderwerp: Inzet van Vlootvaartuigen ter gelegenheid van bouw windmolenpark op zee



IN BEELD

STROOM UIT DE ZEE

In 1998 diende het energiebedrijf C-Power bij de Belgische regering het eerste dossier in voor de bouwvraag van een windmolenpark vlak voor de kust. Tien jaar, 600 kilogram dossiers en 7.000 pagina's tellende contracten verder, heeft het energieconsortium de rush ingezet om tegen september de eerste stroom te leveren van het eerste farshore windmolenpark ter wereld.

Door Philip VANOUTRIVE





ELEKTRICITEIT VOOR 600.000 MENSEN

'Het project dat we tien jaar geleden indienden, voorzag in de bouw van een bescheiden offshore windmolenpark op de Wenduinebank, vlak voor de kust, met windturbines van 2 megawatt', vertelt Filip Martens, algemeen directeur van C-Power. 'Het is een geluk bij een ongeluk dat het werd afgekeurd.' Het uiteindelijke project komt op de Thorntonbank, 30 kilometer voor de kust van Oostende. 'Hier zullen 60 windturbines van elk 5 MW een vermogen van 300 MW opwekken om 600.000 inwoners van elektriciteit te voorzien,' vervolgt de topman van C-Power. 'Diezelfde hoeveelheid energie opwekken via de meest milieuvriendelijke gascentrales zou een jaarlijkse gasuitstoot van 450.000 ton tot gevolg hebben. Die zou je alleen kunnen compenseren door de aanplanting van een bos over de

hele Belgische kustlijn tot 15 kilometer in het binnenland.'

C-Power is wereldmarktleider in offshore windenergie. Het is een consortium van Deme, Ecotech Finance, Socofe, Nuhma en EDF Energies Nouvelles. Deme is een wereldwijd opererend maritiem engineeringsspecialist. De dochteronderneming Dredging International is het enige Belgische bedrijf met ervaring in de bouw van offshore windturbinefunderingen en de plaatsing van offshore windmolens. Het is betrokken bij de bouw van vijf van de acht bestaande multimegawattwindmolenparken op zee in de wereld.

Momenteel is slechts 3 procent van de Belgische energieproductie 'groen'. Om aan de Europese doelstelling voor het inperken van broeikasgassen te voldoen, moet tegen 2010 6 procent gehaald worden. Het windmolenpark op de Thorntonbank zal

van deze verdubbeling een derde op zich nemen en meehelpen om tegen 2020 de vereiste 13 procent productie te halen.

Inmiddels zijn de eerste zes betonnen funderingstorens op de Thorntonbank geplaatst en evenveel windturbines hebben hun stek ingenomen. De funderingstorens werden gebouwd op de Halve Maan vlak bij de Oostendse vismijn. Ze zijn 38 tot 44 meter hoog, naargelang de diepte van de zeebodem – 12 tot 27,50 meter. 'Na vele onderzoeken besloten we om de twee- of driedelige windmolenmasten niet in de zeebodem te heien,' legt Filip Martens uit. 'De keuze voor de betonnen funderingen zorgt voor veel meer stabiliteit op die afstand in zee. Ze wegen elk bijna 3.000 ton. Daarom werd aan de bouwsite op de Halve Maan een aangepaste kade aangelegd die tien ton per vierkante meter kan doorstaan.'



1. 44 meter hoog op een fundering leggen arbeiders de laatste hand aan de bevestigingen waarop de windturbine zal worden gemonteerd.
2. De binnenruimte van een betonnen windmolenfundering lijkt op de koepel van een kathedraal. De grootste breedte meet 23 meter en langs een 150-trappenstelling bereikt men de top.
3. Op de Halve Maan in Oostende waar de windmolenfunderingen worden gebouwd, werd een speciale kade aangelegd die 10 ton per vierkante meter kan torsen.
4. De D1 wordt voorzien van een groene stalen 'kraag', die de fundering tijdens het transport naar de Thorntonbank in balans houdt.
5. De driefasige zee kabel weegt 85 kilogram per lopende meter en heeft een capaciteit van 150 KV.
6. De eerste 6 windmolenfunderingen op de werf in Oostende. Nog 54 stuks te gaan!



De load-out van de eerste fundering, de D1, ging gepaard met veel toeters en bel-len. Onder de D1 werden rolplateaus ge-schoven die anderhalf uur nodig hadden om de toren tot aan de rand van de kaai-muur te rijden. Vervolgens werd de fun-dering tergend traag opgehesen en aan de achterkant van het pontonschip Rambiz gehangen, dat bij dood tij de haven uit-voer en de acht uur lange tocht naar de Thorntonbank aanvatte om er de D1 te laten afzinken. 'De funderingen ontlenen hun stabiliteit aan hun eigen gewicht,' verduidelijkt Martens. 'Maar in het water wordt dat gewicht met tweerde vermin-derd. Daarom worden de 23 meter brede holtes van de funderingen na de plaatsing opgevuld met 80.000 kubieke meter zand. Uiteraard werd vooraf ook de zeebodem gestabiliseerd waarop de windmolens kom-men.'

FARSHORE WINDMOLENPARK

Het windmolenpark op de Thorntonbank wordt een wereldprimeur. Voor de offshore energieparken Horns Rev en Rødsand (Denemarken) en Q7 voor de Nederlandse kust, wekken turbines met een capaciteit van 2 MW een gezamenlijk maximum-vermogen van 160 MW op. Voor het eerst komt een windmolenpark buiten de 12-mijlszone te liggen – om precies te zijn 23 tot 30 kilometer van de kustlijn. Het kan dus het eerste farshore windturbinepark genoemd worden.

Filip Martens: 'Vanaf de zeebodem geme-ten bereiken onze windmolens een hoogte van 184 meter, dat is de lengte van ander-half voetbalveld!' De windturbines zullen energie opwekken vanaf een windsnelheid van 3 meter per seconde tot 11 beaufort. 'Om hogere windsnelheden de baas te blij-ven kunnen de *blades* – met een rotordia-

meter van 126 meter en een wickelengte van 61,50 meter – bij stilstand een afwijking van 17,50 meter ten opzichte van de mast aan. 'Hiervoor is een nieuwe en aangepaste samenstelling van composietmaterialen ontwikkeld. Alle knowhow voor de bouw en de werking van de bestaande offshore windmolenparken hebben we grondig moeten herbekijken en aanpassen voor het welslagen van het project op de Thornton-bank.'

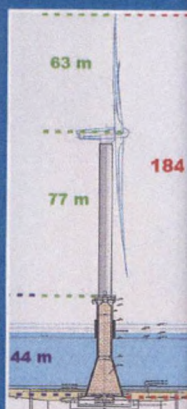
De twee- of driedelige masten en de ro-torbladen worden op de wal samengesteld voor ze in één geheel naar de locatie op zee worden verscheept. Dit transport gebeurt met daartoe speciaal gebouwde ponton-schepen. De gondel – het hart van een windturbine, waarin onder andere plaats is voor de *gearing* – is 18 meter lang en heeft een hoogte en een breedte van 6 meter. Voor de montage op de molenmast moet



7. Elke afgewerkte fundering wordt door middel van verrijdbare plateaus tot aan de rand van de kaaimuur gereden.

8. Het platformschip de Rambla verlaat de Oostende haven met de D1, de eerste fundering die 8 uur later op de Thorntonbank wordt afgezonken.

9. De Thorntonbank ligt tot 30 kilometer voor de Belgische kust en zal plaats bieden aan 60 windturbines.



de 315 ton wegende gondel 94 meter hoog gehesen worden.

De twee driefasige zee-kabels (150 kilovolt) wegen 85 kilogram per lopende meter en zullen over een afstand van 36 kilometer de opgewekte energie van het transformatorplatform op zee naar de wal transporteren. Deze zomer worden de kabels in de zeebodem ingegraven. Ondanks al die uitdagingen ziet de algemeen directeur van C-Power de toekomst met vertrouwen tegemoet: 'Door de argwaan waarmee het project jarenlang werd bekeken en de vele innovaties waarvoor wij stonden, zijn alle ontwerpen telkens door acht engineeringbureaus getest en meermalen gecontroleerd.'

IMPACT OP ZEEVOGELS

De Thorntonbank ligt 30 kilometer in zee en spreidt zich uit tot 20 kilometer over de

grens met Nederland. De zandbank steekt 25 meter uit boven de omliggende vaargeulen maar blijft zelfs bij laag water nog vijf meter onder het zeeniveau. De naam *Thornton Ridge* dook in 1806 voor het eerst op in Engelse zeilinstructies. Waarschijnlijk werd de zandbank genoemd naar de Londense cartografen John en Samuel Thornton, die in de 17^{de} en het begin van de 18^{de} eeuw zee-kaarten maakten.

De ligging van het nieuwe windmolenpark voorbij de 12-mijlszone heeft heel wat implicaties. Men moest rekening houden met de zandwinningsgebieden, militaire zones, vaarwegen, gasleidingen en telecomkabels, de ingediende projecten van de energieproducenten Eldepasco en Belwind, en de natuurgebieden. Windmolenparken kunnen een invloed hebben op zeevogels en zeezoogdieren. C-Power schakelde daarom het INBO

(Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek) in. Dat zal tijdens de verschillende fasen van de inplanting – voor en tijdens de bouw – en de exploitatie de potentiële impact op beide diergroepen zo goed mogelijk inschatten. De windturbines zullen alleen bij heel helder weer als stippen aan de horizon zichtbaar zijn waardoor de landschappelijke vervuiling nihil is. Voorts zal het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) zich bekommeren om de eventuele gevolgen van de inplanting van het farshore windmolenpark voor de visserij. Met de Thorntonbank koos C-Power een locatie die een te verwaarlozen risico vormt voor de scheepvaart. De energieproducent heeft de wind in de zeilen en zonder tegenslagen worden volgend jaar nog eens 18 windmolens geïnstalleerd. Tegen 2011 moet het farshore windmolenpark met 60 turbines voltooid zijn. ●

Datum: juli 2008

Medium: Nautilus

Onderwerp: Best Award 2008 voor DAB Vloot

BEST AWARD 2008 VOOR DAB VLOOT

Gisterenavond ontving VLOOT, onverwacht, het "Best Award 2008" voor onze structurele en de laatste jaren sterk uitgebouwde ondersteuning aan het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen. Voor de maritieme sector waren wij de enige organisatie die in de prijzen viel (o.a. belangrijke spelers als DEME eindigden na ons), terwijl er nog twee andere bedrijven voor de algemeen technische opleidingen deze Award kregen.

In een meer dan volle Kinepoliszaal werd de samenwerking tussen VLOOT en onderwijs geschetst door Katrien Brackx, laatstejaars van het MIM en ing. Frank Aerssens (TD VLOOT). De Awards werden uitgereikt door RESOC (Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité) en het Economisch Huis Oostende.



Katrien kreeg daarenboven nog vliegtuigtickets als bijkomende prijs vanwege een sponsor. Volgend jaar start ze trouwens aan de Hogere Zeevaartschool.

VLOOT is fier dat de zeer belangrijke inzet naar het Maritiem Onderwijs toe op deze wijze gewaardeerd wordt.

□□□ Mededeling van DAB Vloot – 27.06.08

Datum: juli 2008

Medium: De Grote Rede

Onderwerp: Met de Zeeleeuw op zoek

Naar de haaien

Daan Delbare

Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), Ankerstraat 1, 8400 Oostende

Een nabije ontmoeting met een grote haai zul je als duiker niet snel vergeten. Omgekeerd geldt dit minstens zo sterk voor grote haaien die de pech hebben mensen te ontmoeten, zeker als het confrontaties betreft met Aziatische vissers jagend op haaienvinnen. Er zijn nu eenmaal leukere ervaringen dan met afgesneden vinnen voor dood op zee te worden achtergelaten... Moeten mensen schrik hebben van haaien of is het veeleer andersom? Een vraag die we ons kunnen stellen nu heel wat haaienbestanden 'naar de haaien' dreigen te gaan. En hoe is het gesteld in onze Noordzee? Leven hier nog haaien, en zo ja, blijven we nu beter uit het koele Noordzeesop of betreft het enkel onschuldige soorten?



■ Deze walvishaai laat het gezelschap van duikers alvast niet aan zijn hart komen. De walvishaai is overigens een volstrekt ongevaarlijke soort (Lisa Carne-Marine Photobank)

Naar de haaien...

Ik bevind me op bijna 60m diepte voor de ingang van de Tiputa-pas. Naarmate mijn ogen wennen aan de grijsblauwe duisternis, zie ik meer en meer haaien. Ik ben letterlijk omsingeld door honderden haaien... en toch voel ik geen greintje angst. Integendeel, ik voel ontzag en respect voor deze wezens. Haaien zijn hier zo talrijk omdat de Tiputa-pas één van de hoofddoorgangen is naar de lagune van het op één na grootste koraaleiland ter wereld, de Rangiroa atol (Tuamotu-eilanden, Frans-Polynesië). Langs deze doorgangen loopt het atol bij vloed vol. Door de zonnestraling warmt het atolwater sterk op en vormt het een perfecte kinderkamer voor vele organismen. Maar wat er in gaat, moet er ook weer uit. Bij eb vloeit het water, met alle organismen die zich hebben laten verrassen door de sterke stroming, terug naar buiten. En dat is nu net waarop de haaien wachten. Samen met het water stroomt een waar eeftestijn recht in de mullen van deze toppredatoren.

Rare vissen, rare graten, rare schubben

Er zijn wel 375 soorten haaien bekend. Dat aantal ligt echter niet vast, want nog steeds vindt men nieuwe soorten. Recent nog ontdekte men t.h.v. de Indonesische Raja Ampat eilanden de wandelende epaulethaai (geslacht *Hemiscyllium*), een soort die zijn borst- en buikvinnen gebruikt om tussen de koralen rond te kruipen. Haaien horen samen met de roggen en draakvissen tot de kraakbeenvissen (Chondrichthyes). Ze hebben een

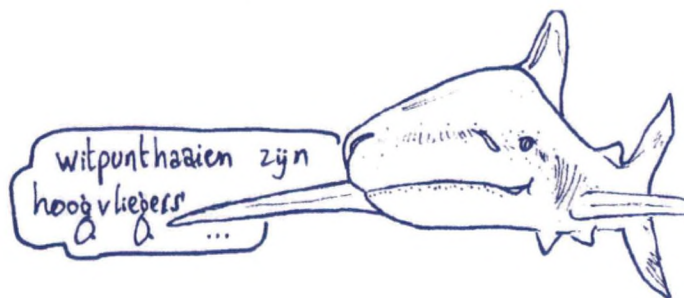
skelet dat enkel bestaat uit kraakbeen en dus geen beenvormingen bevat. Toch kunnen haaien een sterk verkalkt skelet bezitten.

Ook de schubben zijn geheel anders dan bij 'gewone' beenvissen. In plaats van de welbekende visschubben, bezitten ze zogenaamde tandschubben of placoidschubben, een zeer primitief maar tegelijkertijd ingenieuze uitvinding van de natuur. Elke tand-schub bestaat uit een schijf die in de huid zit en een stekel die in de richting van de staart wijst. De stekel bestaat uit dentine (=tandbeen), en is bedekt met een soort email. Deze schubben verminderen drastisch de wrijving met het water. Zo goed zelfs, dat de luchtvaart deze techniek heeft overgenomen en speciale verven voor vliegtuigen heeft ontwikkeld, die het effect van de tandschubben nabootst. Als de schubben uitvallen (een haai kan er wel 20.000 per jaar verliezen) worden ze door nieuwe vervangen.

De schubben worden ook groter naarmate de haai groeit. De grote scherpe stekels aan de rugvin van sommige haaien zijn eveneens tandschubben. En nabij de bek lijkt het wel alsof de tandschubben daar naadloos overgaan in de tanden van de kaken.

Hoe drijven zonder zwemblaas?

Haaien hebben een spoelvormig lichaam, en 1-2 kenmerkende rugvinnen. De borstvinnen en de buikvinnen zijn iets smaller aan de basis, verbreden dan sterk om vervolgens puntvormig uit te lopen. Een aarsvin kan al dan niet voorkomen. De staartvin, die voor de voortstuwing zorgt, bestaat uit twee lobben, waarbij de bovenste zeer sterk verlengd kan zijn. De zijvinnen en de snuit zijn zo gevormd dat ze de haai als het ware omhoog duwen. Dat is ook nodig, want haaien missen een



zwemblaas. Om niet te zinken moeten haaien blijven zwemmen. Velen regelen hun drijfvermogen door de aanwezigheid van een lever die zeer veel olie bevat ("squaleen" genaamd). Bij sommige haaien neemt de lever wel 25% van het totale lichaamsgewicht voor zijn rekening! Alleen zandhaaien happen lucht om hun drijfvermogen aan te passen. Verder liggen de kieuwen niet, zoals bij beenvissen, onder een kieuwdeksel. Ze bevinden zich in 5-7 paar kieuwholten, die elk door een kieuwspleet naar buiten uitmonden. Vroeger dacht men dat haaien doodgaan als ze ophouden met zwemmen, maar wat dan met de haaien die soms urenlang stil liggen op de zeebodem?

Haaien vinden we van de ondiepe kusten en mangroven, soms zelfs in rivieren, tot in de diepzee. Ze komen voor rond tropische riffen, maar ook in de koude Arctische en Antarctische wateren. Een groot deel leeft in open water (pelagisch), waar ze zich voeden met vissen, schildpadden en zeezoogdieren. Ja, zelfs zeevogels staan op hun menu. Andere leven dan weer dicht bij de bodem (demersaal). Hier struinen ze over de bodem op zoek naar krabben en op de bodem levende vissen.

De perfecte moordmachine

Horen en ruiken op grote afstand

Met 400 miljoen jaar evolutie achter de rug, lijkt de haai wel de evolutionaire perfectie. Bijna 3000 fossiele haaiensoorten zijn beschreven, waarvan ca. 800 soorten in de tijd dat de dinosaurussen heersten. In die periode ontstonden ook de moderne haaien en zijn de roggen en gitaarroggen afgesplitst. Een staaltje van deze evolutie kunnen we zien in hun jachtgedrag. Gehoor en reuk werken tot op zeer grote afstand. Het gehoororgaan van haaien is vrij eenvoudig van

opbouw en bestaat uit kleine openingen aan de bovenzijde van de kop. Deze openingen zijn via een smal kanaal rechtstreeks met het binnenoor verbonden. Doordat water geluid zeer goed geleidt, kunnen trillingen tot anderhalve kilometer ver worden waargenomen. Haaien zouden vooral gevoelig zijn voor frekwenties van 25-50 Hz, overeenstemmend met de geluiden gemaakt door gewonde vissen.

Maar ook de reukzin is goed ontwikkeld. Zo kan een haai één bloeddeeltje waarnemen tussen een miljoen watermoleculen. Het reukorgaan bevindt zich aan weerszijden van de snuit, meestal vlak bij de bek en soms zelfs in verbinding hiermee via een neusmondkanaal. Het reukorgaan lijkt door een flap in tweeën te zijn gedeeld, waardoor het water tijdens het zwemmen doorlopend naar binnen en buiten kan stromen. De prooi kan gevonden worden door de kop heen en weer te bewegen, en de richting aan te houden met de sterkste geur. Daarnaast hebben sommige haaiensoorten, zoals de verpleegsterhaaien, uitwendige voeldraden, waarbij krabben e.d. in de bodem worden "gesmaakt".

Zien en voelen van nabij

Op korte afstand (ca. 100m) helpt een derde zintuig de haai bij het opsporen van een prooi: het zijlijnsysteem. Dit zintuig bestaat uit onderhuidse kanaaltjes, met vocht gevuld en bezet met cellen voorzien van voelhaartjes. Deze laatste worden door de trillingen in het water beroerd, waarbij de zenuwsignalen worden doorgegeven aan de hersenen. Naast prooien kunnen haaien er ook minieme drukveranderingen mee voelen, zoals het dalen van de luchtdruk bij een



opkomende storm. Dit helpt hen om tijdig diepere en veiliger water op te zoeken.

Van heel nabij (ca. 25m, afhankelijk van de helderheid van het water), speelt ook het zicht een rol. Haaien beschikken over goed ontwikkelde ogen, die qua opbouw niet moeten onderdoen voor die van andere gewervelde dieren. Haaienogen zijn uitgerust met een netvlies met staafjes en kegeltjes, een ooglenzen en een hoornvlies. Daarenboven hebben zij, net als bij katten, een tapetum lucidum. Dit is een weefsel achter het netvlies dat het licht terug naar het netvlies reflecteert, waardoor de haai in duister en troebel water optimaal gebruik kan maken van het beschikbare licht. In het volle zonlicht kan de haai het tapetum lucidum afschermen met een pigmentlaag. Soorten die in ondiep water leven hebben meestal kleine ogen. Diepzeesoorten bezitten grote ogen, die uitermate gevoelig zijn en het minste licht kunnen waarnemen. Verder hebben haaien ook een ooglid en in sommige gevallen ook een beweegbaar oogvlies, het knipvlies, dat dienst doet bij de bescherming van het oog bij het grijpen van een prooi.

Vanaf een afstand van ongeveer 2m worden ook de ampullen van Lorenzini ingeschakeld bij het voedselzoeken. Dit zijn kleine zintuigporiën in de kop met daarin elektroreceptoren. Hun aantal kan variëren van enkele honderden tot enkele duizenden. Met dit zintuig kunnen haaien elektrische velden waarnemen van minder dan een miljoenste van een Volt. De minste spieractiviteit van een prooi die onder het zand verborgen ligt, kan hiermee worden opgespoord.

En tenslotte... toetasten

Enmaal de haai zijn prooi heeft gevonden, wordt die van achteren of van onder benaderd en in de achterkant gebeten. Op die manier immobiliseert een haai zijn prooi. Om de prooi de fatale beet toe te brengen, steekt de haai zijn bovenkaak naar voor wat de neus doet opwippen. Daarna slaat hij toe, waarbij de onderkaak terug omhoog wordt gebracht. Dat alles gebeurt bij een witte haai (*Carcharodon carcharias*) in amper 0,9 s.

Afhankelijk van het soort voedsel waarvan de haai leeft, hebben de tanden een andere vorm. Zo zijn de tanden van de tijgerhaai (*Galeocerdo cuvier*) en de witte haai dolk-vormig, zodat grote stukken vlees uit de prooi kunnen gescheurd worden. Haaien die zich voeden met schaaldieren, zoals varkens-



■ De zintuigen van haaien zijn goed ontwikkeld. Gehoor en reuk werken tot op zeer grote afstand, het zijlijnsysteem en het gezicht zijn vooral op kortere afstand inzetbaar (Fiona Ayerst-Marine Photobank)

haaien, hebben tanden die prooien kunnen verbrijzelen. Typisch voor nogal wat haaien is dat ze tanden kunnen wisselen gedurende gans hun leven. Bij sommige soorten zitten wel 15 rijen tanden na elkaar. Na verlies van een tand, kan deze binnen 24 uur vervangen worden door een nieuwe. Sommige haaien verbruiken tot 6000 tanden per jaar. De grootste onder alle haaien, de walvishaai (*Rhincodon typus*, tot 15m en 20 ton), voedt zich met planktonorganismen en heeft maar zeer kleine tandjes. Het voedsel wordt verzameld door het water met een debiet van maar liefst 95.000 l/u via de kieuwdoornen te filteren.

Tenslotte nog dit: experimenten hebben uitgewezen dat haaien kunnen leren van ervaringen en het geleerde ook kunnen toepassen bij de aanvalstaktiek. Afhankelijk van de prooi en de plaats wordt het aanvalsgedrag aangepast om tot het beste resultaat te komen.

De witte dood

Haaien hebben door de film "Jaws" een wel heel slechte reputatie gekregen. Toch is van de ca. 375 soorten haaien slechts een fractie voor de mens gevaarlijk. Vooral de grotere soorten (> 3m) die leven van haaien, zeeschildpadden en zeezoogdieren (robben, dolfinen en kadavers van walvissen), gaan zich wel eens hun boekje te buiten. In dit beknopte lijstje horen soorten als de tijgerhaai, de oceanische witpunthaai (*Carcharhinus longimanus*), de stierhaai (*Carcharhinus leucas*) en de witte haai of mensenhaai. In 2005 waren er meldingen van 58 niet-uitgelokte aanvallen, waarvan 4 met fatale afloop. De meeste aanvallen zijn overigens niet bewust tegen de mens gericht, maar berusten op een vergissing vanwege de haai, die een zwemmende mens of surfer aanziet voor een lekkere zeerob, zeeschildpad, of ander prooidier. Daarnaast gebeuren ook veel aanvallen tijdens het speervissen. Bij dit harpoeneren van vissen door sport-

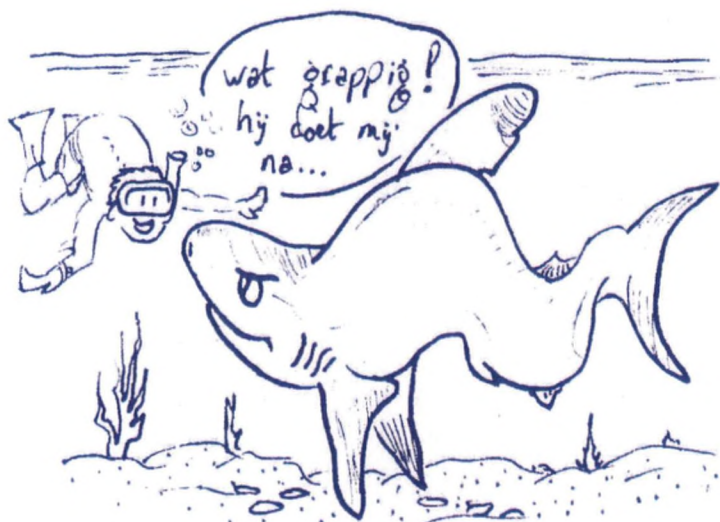


■ Dit jonge exemplaar van de witte haai (*Carcharodon carcharias*), misschien wel de meest gevreesde haaiensoort, zwemt hier rustig voorbij (Alexandra Barron/ReefQuest Centre for Shark Research/Marine Photobank)

duikers komt bloed vrij en ook de doodstrijd van de gevangen vis is een extra prikkel om aan te vallen.

Duikers worden zelden aangevallen. Het sterke geluid van opstijgende luchtballen en het feit dat de duiker zich op dezelfde hoogte bevindt van de haai, zorgt er voor dat de haaien geen vergissing maken. Tegenwoordig organiseert men duikexcursies,

waarbij de haaien worden gelokt met dode vissen en duikers en onderwaterfotografen vrij tussen de haaien bewegen. Zelf heb ik het genoeg gehad om tussen de oceanische witpunthaai en scholen hamerhaaien te duiken bij het Elphinstone rif in de Rode Zee. Er wordt ook zonder kooien gedoken tussen tijger- en stierhaaien bij de Bahama's. Het is wel noodzakelijk om de haai te respecteren als een roofdier en het dier met rust te laten als het zich op zijn ongemak voelt. Sommige haaien maken dat duidelijk door de rug te krommen, met de borstvinnen naar beneden te wijzen en duidelijke staartbewegingen te maken. Conclusie: de meeste haaien zijn voor de mens totaal ongevaarlijk en voeden zich met schaaldieren en vissen. Opmerkelijk is dat de grootste haaiensoorten, zoals de walvishaai, de reuzenhaai (*Cetorhinus maximus*, tot 10m) en de reuzenbekhaai (*Megachasma pelagios*, tot 5m) brave loebassen zijn en zich voeden met zeer kleine voedseldiertjes (zoöplankton).



L'amour brute

Meestal leven haaien op hun eentje of in los schoolverband (bv. bij hamerhaaien). Voor veel haaien is het moment van paren de enige periode waarin ze in contact komen met soortgenoten. Sommige soorten paren in een welbepaald seizoen, andere soorten 'doen' het het hele jaar door. Bij haaien gebeurt de bevruchting steeds inwendig. Het mannetje heeft daartoe een uitgroeiing aan elke buikvin, de zogenaamde 'claspers'. Met één van deze twee claspers brengt hij zijn zaad in de cloaca van het wijfje. Via deze opening gebeuren ook de ontlasting, urine-afscheiding en eiafzetting. Naarmate de mannetjes ouder worden, treedt kalkafzetting op in het skelet van de claspers, zodat die steviger worden. Dit gegeven kan overigens gebruikt worden bij leeftijdsbepalingen. Om het zaad in de wijfjes te brengen gaat het er soms zeer ruw aan toe. Het mannetje bijt zich vast in de borstvinnen of de kieuwstreek van het wijfje en begint dan heen en weer te schudden. Het wijfje reageert hierop door haar anaalvinnen open en dicht te doen, het signaal voor het mannetje om de clasper in de cloaca van het wijfje te brengen. Tijdens het paren wordt er heel wat gebeten en langs de bodem geschuurd. Beide partners houden aan een paring dan ook vaak duidelijk zicht-

bare bijt- en snijwonden over. De wijfjes hebben zich hier deels tegen gewapend door een dikkere huid (soms wel tweemaal zo dik) te ontwikkelen.

Leggen haaien eieren?

Slechts 30% van de haaien (bv. kathaai, hondshaai) is eierlegend. De eieren zien eruit als lederachtige eierzakken, waarin een embryo opgroeit vergezeld van grote dooiers als voedselreserve. In de volksmond worden deze lederachtige kapsels ook "zeemansbeurzen" genoemd. Het embryo slaat continu met de staart om het eivocht te laten circuleren en zo van voldoende zuurstof te voorzien. Toch zijn de meeste haaiensoorten niet eierlegend (ovipaar), maar eierlevendbarend (ovovivipaar). Dat betekent dat de bevruchte eieren zich nestelen in de eileider en daar verder tot ontwikkeling komen na bevruchting. Het embryo is niet via een moederkoek of iets dergelijks met het moederlichaam verbonden, om voedingsstoffen te verkrijgen en afvalstoffen af te scheiden. Alle voedsel is al vooraf aan het ei onder de vorm van een dooierzak meegegeven, waarbij de eileider dient als een veilig onderkomen voor de ontwikkelende embryo's. Soms worden ook onbevruchte eieren, die

zich in de eileider bevinden als voedsel voor de embryo's gebruikt (oöphagie), zoals bij de doornhaai (*Squalus acanthias*). In sommige gevallen, zoals bij de zandhaaien (Odontaspidae), treedt zelfs een vorm van kannibalisme op, waarbij het sterkste jong zijn broertjes en zusjes als voedsel gebruikt (foetaal kannibalisme). Andere haaiensoorten, zoals de blauwe haai en de hamerhaai, zijn dan weer levendbarend (vivipaar). Deze kraakbeenvissen ontwikkelen een moederkoek, die zich op dezelfde manier ontwikkelt als in de baarmoeder van een mens. Deze placenta verleent het embryo voeding en zuurstof. Voor vele soorten duurt de dracht of ei-incubatieperiode ongeveer één jaar.

De jager opgejaagd

Haaienbestanden met 60-90% gereduceerd

Het gaat uitermate slecht met de haaienbestanden wereldwijd. Vroeger werden haaien bij ons eerder per toeval opgevist, meegebracht en verwerkt. Haaienvlees had niet het beste imago en werd verkocht als "zeemaal", "zeewolf" of "paling in aspic". Daarnaast ontdeed men de dieren ook van



■ Veel haaien wereldwijd komen aan hun eind door verstriking in vissersnetten of door zich vast te bijten in vislijnen (Fiona Ayerst-Marine Photobank)

hun lever, omdat die grote hoeveelheid traan bevat, zeer rijk aan vitamine A. Vooral de reuzenhaai werd om die reden afgeslacht in Ierland. In het Verre Oosten zijn haaien al van oudsher in gebruik voor het maken van haaienvinnensoep.

Tegenwoordig is de jaarlijkse wereldwijde vangst toegenomen tot maar liefst honderd miljoen haaien. De meeste zijn het slachtoffer van bijvangst in drijfnetten, kuilnetten en aan langlijnen. In de Middellandse Zee alleen al sterven zo'n 100.000 haaien per jaar als bijvangst. Het zijn voornamelijk niet geslachtsrijpe dieren van soorten als de blauwe haai (*Prionace glauca*), hamerhaaien (*Sphyrna* sp.) en voshaaie (*Alopias vulpinus* en *A. superciliosus*) die zo in grote getale worden weggevangen. Omdat de meeste haaiensoorten pas na 15 tot 20 jaar seksueel volwassen zijn, kunnen de natuurlijke bestanden maar moeilijk herstellen. Forsers van de Dalhousie Universiteit in Nova Scotia (Canada) analyseerden vangstcijfers van zes oceanische haaiensoorten en van drie kustgebonden soorten voor de periode 1986-2000, en hun bevindingen waren ronduit schrijnend. De grootste verliezen (-89%) waren op te tekenen voor de hamerhaai, gevolgd door de voshai (-80%). Ook de grote rovers, zoals de witte haai en de tijgerhaai, zijn bedreigd en toonden een bestandsafname van resp. 79% en 65%. Tenslotte bleken ook de bestanden van dicht bij de kust levende haaiensoorten met maar liefst 61% gereduceerd. En ondertussen zijn we weer acht jaar verder...

De koningen van de zee, ontdaan van hun vinnen, halflevend terug in zee...

Door nieuwe economische impulsen (meer vraag naar haaienvinnen en squalen) is de vangst intussen nog toegenomen. Tervijl levende haaien vroeger nog wel eens terug in zee werden gezet, ontdoet men de dieren nu van hun kostbare vinnen en gooit ze, meer dood dan levend, overboord. Daar sterven ze uiteindelijk na een wrede doodstrijd. Haaienvinnensoep wordt vooral in Azië als delicatessen beschouwd en een kom soep kan wel 100 dollar kosten. Het squalen wordt gebruikt in de farmaceutische industrie vanwege zijn vermeende verjongende werking. Door de enorme winstmarges op het aanland van haaienproducten vist men ook meer en meer doelgericht op haaien. Vaak gebeurt dit in afgelegen en moeilijk controleerbare gebieden (bv. Galapagos-eilanden, Cocos eiland, Malpelo). Naar schatting 300.000 haaien per jaar vinden alleen al op en rond de Galapagos-eilanden, een gewisse dood.

Daartegenover staat de belangrijke rol die haaien vervullen in het biologisch evenwicht van zeeën en oceanen. Haaien zijn toppredatoren en vormen een cruciale schakel in de voedselketen. Doordat ze zich voeden met zwakke of gekwetste individuen, worden de bestanden waarmee ze zich voeden ook sterker. Op die manier zorgen ze ervoor dat



■ Voor de Aziatische markt worden haaien massaal ontdaan van hun vinnen. De nog levende haai wordt vervolgens overboord gezet, waar een trage, vreselijke dood hem/haar wacht (Fiona Ayerst-Marine Photobank)

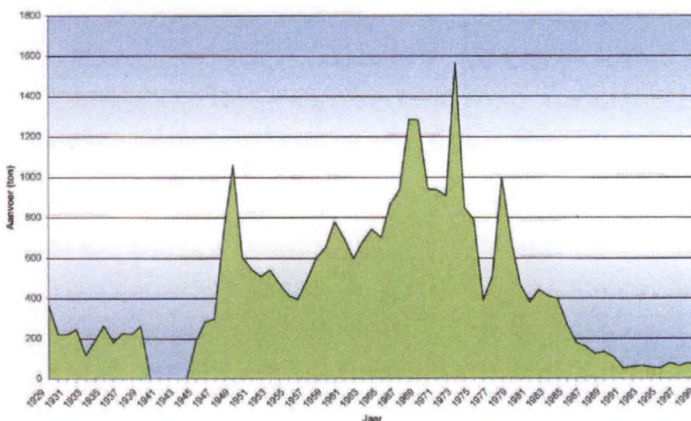
andere dieren niet ziek worden. Hun afnemende aantallen kunnen daarom grote gevolgen hebben voor het mariene ecosysteem.

Zijn er ook haaien in de Noordzee?

Het doet ons bijna vergeten dat ook in de Noordzee ooit veel en grote haaien rondzwommen. Deze dagen moeten we het stellen met heel wat minder, zowel in aantallen als in afmetingen (zie figuur). Van de 20+ haaiensoorten die in recente tijden werden

waargenomen in de Noordzee (zie tab. p. 20), zijn slechts 3 soorten niet zeldzaam te noemen: de Doornhaai, de Hondshaai en de Gladde haai (Daan et al. 2005). Geen van deze soorten wordt langer dan 1,65m. Overigens worden de meeste haaiensoorten in de Noordzee aangetroffen tegen de Engelse en Schotse kusten. De continentale kustlijn is zeer arm aan haaien.

Wie een heilige schrik heeft van haaien en straks pootje wil baden in onze Noordzee, hoeft dus niets te vrezen!



■ De jaarlijkse aanvoer van haaien uit de Noordzee door Belgische vissers in Belgische havens in de periode 1929-2000 toont duidelijk aan hoezeer de bestanden van deze dieren in recente tijden zijn uitgeeld (Lescauwet et al./VLIZ 2008)



■ Deze gladde haai werd in het voorjaar van 2007 gevangen voor de Belgische kust, aan boord van het onderzoeksschip RV Zeeleeuw. Het dier kon gezond en wel terug over boord worden gezet (RL)

Slechts 3 soorten kleine haaien zijn op heden nog vrij talrijk in de Noordzee. Daarnaast zijn in de loop van de afgelopen decennia nog een 20-tal andere soorten waargenomen.
Bronnen: FishBase, FAO Fisheries Synopsis 125, 4 (1&2), Debelius 1998, Wetenschappelijke Mededelingen KNNV 143, Daan et al 2005

Nederlandse naam	Wetensch. naam	Max. lengte (cm)	Voorkomen in Noordzee
Doornhaai	<i>Squalus acanthias</i>	120	Niet zeldzaam
Hondshaai	<i>Scyliorhinus canicula</i>	100	Niet zeldzaam
Gladde haai	<i>Mustelus</i> sp.	165	Niet zeldzaam
Ruwe haai	<i>Galeorhinus galeus</i>	195	Vrij zeldzaam
Donkerbuiklantaarnhaai	<i>Etmopterus spinax</i>	60	Vrij zeldzaam
Kathaaï	<i>Scyliorhinus stellaris</i>	165	Zeldzaam
Groenlandse haai	<i>Somniosus microcephalus</i>	650	Zeldzaam
Spaanse hondshaai	<i>Galeus melastomus</i>	75	Zeldzaam
Haringhaai	<i>Lamna nasus</i>	300	Zeldzaam
Grote zeskieuwenhaai	<i>Hexanchus griseus</i>	480	Uitzonderlijk
Reuzenhaai	<i>Cetorhinus maximus</i>	1100	Uitzonderlijk
Voshaai	<i>Alopias vulpinus</i>	600	Uitzonderlijk
Tijgerhaai *	<i>Galeocerdo cuvier</i>	750	Uitzonderlijk
Blauwe haai	<i>Prionace glauca</i>	400	Uitzonderlijk
Zwarte haai	<i>Scymnorhinus licha</i>	190	Uitzonderlijk
Braamhaai	<i>Echinorhinus brucus</i>	310	Uitzonderlijk
Grote lantaarnhaai	<i>Etmopterus princeps</i>	75	Uitzonderlijk
Zeeengel	<i>Squatina squatina</i>	250	Uitzonderlijk
Kortvinmakreelhaai	<i>Isurus oxyrinchus</i>	400	Uitzonderlijk
Portugese hondshaai	<i>Centroscyminus coelolepis</i>	120	Uitzonderlijk
Langneusviltthondshaai	<i>Centroselachus crepidates</i>	130	Uitzonderlijk

* Begin de jaren '90 waren enkele Noordzeeduikers een werk aan het uitvoeren op 100m diepte. Vanuit hun ooghoeken zagen ze iets om hen heen zwemmen. Uit de tv-beelden die de observatiecamera had gemaakt konden ze opmaken dat het "iets" een 6m lange tijgerhaai was



■ De hondshaai is een kleine haaiensoort die ook voor onze kust niet ongewoon is (RIVO/Niels Daan)



Met dank aan

Dominique Adriaens (UGent), voor het kritisch nalezen van de teksten.

Bronnen

- Casper B. M. and D.A. Mann 2007. The directional hearing abilities of two species of bamboo sharks. *Journal of Experimental Biology* 210, 505-511.
- Compagno L.J.V. 1984. FAO Species catalogue. Vol. 4 Sharks of the world. An annotated and illustrated catalogue of shark species known to date. Part 1 Hexacheliformes to Lamniformes. FAO Fish. Synop. 125 Vol 4 Pt. 1: 1-249.
- Compagno L.J.V. 1984. FAO Species catalogue. Vol. 4 Sharks of the world. An annotated and illustrated catalogue of shark species known to date. Part 2 Carcharhiniformes. FAO Fish. Synop. 125 Vol 4 Pt. 2: 251-655.
- Daan N., H.J.L. Heessen & R. ter Hofstede 2005. North Sea Elasmobranchs: distribution, abundance and biodiversity. *ICES CM* 2005/N: 06.
- Debelius H. 1998. Vissengids, Middellandse Zee en Atlantische Oceaan. VIP Media, Breda: 1-305.
- ICES WGEF Report 2007. Report of the Working Group on Elasmobranch Fishes. Ireland: 332p.
- Martin R. A. 2007. A review of shark agonistic displays: comparison of display features and implications for shark-human interactions. *Marine and Freshwater Behaviour and Physiology* 40, 3-34
- Nijssen H. & S.J. De Groot 1983. Zeevissen van de Nederlandse kust. Wetenschappelijke mededelingen van de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging Nr. 143: 1-109.

Datum: juli 2008

Medium: De Bever

Onderwerp: Partnerschap van VLOOT met VDAB

Op 24 mei werd in het VDAB Maritiem Centrum Zeebrugge een scheepsmachinesimulator in gebruik genomen. Een extra troef in ons opleidingsaanbod

SIMULATOR

Nét echt... SIMULATOR EVENT ZEEBRUGGE

Staan oefeningen ver van de werkelijkheid? Soms, wanneer de oefening tot de theorie en het klaslokaal beperkt blijft. Neen, wanneer je in de echte werksituatie kan oefenen en de theorie in praktijk kan omzetten. Maar dat is aan boord van dure en drukbezette baggertuigen niet altijd mogelijk. En stel dat er iets mis gaat...

"In een realistische omgeving kan zowel geoefend worden op de dagelijkse routine aan boord als op alle mogelijke noodscenario's."

Daarom wordt er steeds meer gewerkt met gesimuleerde omgevingen: een oefening in een situatie die nét echt is. Brandweerlui doen dit, net zoals ambulanciers, politieagenten en militairen. Ook in andere sectoren wordt gesimuleerd: de luchtvaart is er

al langer mee bezig, en zelf gebruiken wij al een hele tijd een cutter- en een vaarsimulator. En verkijk je hier niet op: binnen de beslotenheid van de oefening en de simulator is alles griezelig levensecht.

Wij beschikken vanaf nu ook over een scheepsmachinesimulator. In een realistische omgeving kan zowel geoefend worden op de dagelijkse routine aan boord als op alle mogelijke noodscenario's. "Men wordt getraind in het lezen van technische schema's, de opstart- en afzetprocedures bij aankomst en vertrek uit een haven, het lopen van zeewacht- en controle rondes, milieuaspecten, het opsporen en verhelpen van storingen en zelfs in bijhouden van de machinekameradministratie," zegde Stefaan Vanthourenhout, voorzitter van het Fonds voor Vakopleidingen in de Bouw (FVB).

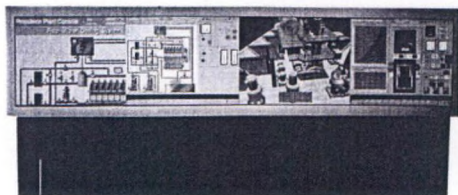
De simulator is gerealiseerd in een samenwerkingsverband tussen de VDAB, het Fonds voor Vakopleidingen in de Bouw (FVB) en de

baggerbedrijven. Daarom kan de simulator zowel gebruikt worden door de participerende bedrijven voor STCW-gerichte en bedrijfseigen opleidingen als door de VDAB in het kader van opleidingen voor werkzoekenden met interesse voor onder andere de bagger- of containervaart of de visserij. Ook scholen kunnen er terecht voor opleiding.

"Deze geavanceerde scheepsmachinesimulator is opgebouwd uit vijf elementen: de engine-room, de controlroom, de class-room, de instructorsroom en de emergency generatorroom. Met deze nieuwe aanwinst beschikt ons centrum nu over een compleet 'virtueel schip'," stelde Luc Huysenruyt, provinciaal directeur van de West-Vlaamse VDAB-competentiecentra.

De scheepsmachinesimulator staat opgesteld in het VDAB Maritiem Centrum Zeebrugge. Het minste wat je ervan kan zeggen is dat het 'duur speelgoed' is... Daarom ook hebben de Vlaamse baggeraars DEME en De Nul de handen in elkaar geslagen met de VDAB en het FVB. Na de in gebruik name van deze simulator zal het centrum verder uitgebreid worden voor de volledige opleiding van scheepswerktuigkundigen. Dezelfde partners, uitgebreid met het sleepvaartbedrijf URS en het DAB Vloot (die de loodsdiensten organiseert voor de Vlaamse overheid), investeren in de uitrusting van het leeratelier. Binnenkort start de VDAB met de bouw van de gebouwen voor deze nieuwe leerplek. Er was ook ondersteuning vanuit

Theo Van De Kerckhove (COO DEME) ondertekent de samenwerkingsovereenkomst met VDAB (met Fons Leroy).



De nieuwe scheepsmachinesimulator. Een bijkomende opleidingstroef





5 DEME-medewerkers ontvangen hun getuigschrift. Omdat ze in het buitenland zijn, krijgt Frank Verbesselt de getuigschriften uit de handen van Frank Vandenbroucke (Vlaams Minister van Werk, Onderwijs en Vorming)

het Europese Interreg IIb project voor deze PPS (privaat-publieke samenwerking).

"Om aan de wereldtop te blijven, is opleiding onontbeerlijk."

"Onze baggerbedrijven behoren tot de wereldtop. Maar om aan de top te blijven, is opleiding onontbeerlijk. Niet alleen om hoogtechnologische projecten te verwezenlijken, maar ook om te blijven voldoen aan de hoge internationale eisen die aan de baggeraars via de STCW-verplichting opgelegd worden," liet Stefaan Vanthourenhout nog horen. "Goed uitgebouwde opleidingscentra zoals het maritiem centrum van de VDAB zijn dan ook onontbeerlijk. Baggeraars kunnen alles samen 120 verschillende opleidingsmodules volgen, en dit zowel op het vlak van safety, security, navigatie en communicatie als meer technische opleidingen."

Een tevreden Fons Leroy ook, gedelegeerd bestuurer van de VDAB. "Door samen te werken met privé-bedrijven kunnen wij in onze competentiecentra verder investeren in nieuwe opleidingsmogelijkheden. Maar wij stellen onze infrastructuur ook ter beschikking van scholen om zo jongeren te sensibiliseren voor industriële sectoren. Wij willen hen 'goesting' doen krijgen, en dat kan onder meer om hen in hun opleiding in contact te brengen met werkenden en werkzoekenden."

De nieuwe simulator werd ingehuldigd door Frank Vandenbroucke, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming. De minister benadrukte het belang van de maritieme sector en de havens voor de werkgelegenheid in Vlaanderen, maar wees er tegelijk op dat veel maritieme beroepen ook knelpuntberoepen zijn: "De maritieme studierichtingen en het domein transport en logistiek tellen relatief weinig leerlingen, maar die zijn nooit lang werkloos want er is veel vraag naar deze goed

opgeleide mensen. Wij moeten dus de instroom van leerlingen in die richtingen verbeteren. Tegelijk moeten wij onder ogen zien dat deze schoolopleidingen niet altijd voldoende afgestemd zijn op de huidige realiteit van het werk in de sector. De opleidingen moeten soms gehervat worden. Dit competentiecentrum én de nieuwe scheepsmachinesimulator hebben daar zeker een rol in te spelen. Het zou immers te gek zijn, mochten we deze dure investeringen ook niet aanwenden voor het onderwijs." De minister verwees ook nog – als voorbeeld van een geslaagde samenwerking – naar de nieuwe optie 'maritieme technieken' die door Kaho Sint-Lievens in Gent wordt ingericht in het kader van de opleiding industrieel ingenieur.

"Veel maritieme beroepen zijn ook knelpuntberoepen."

Tot slot ondertekende Theo Van De Kerckhove namens DEME de PPS-overeenkomst

met de VDAB. Hierin wordt ook afgesproken dat DEME stageplaatsen voorziet voor deelnemers aan de VDAB-werkzoekendenopleidingen in de maritieme sector. Minister Vandenbroucke overhandigde het STCW AIII/1-certificaat aan de eerste cursisten die met succes het opleidingstraject Scheepswerktuigkundige voltooid hebben. Voor DEME waren dit **Steven De Graeve, Johan De Moor, Peter Roose, Geoffry Tas en Geert Van Wulpen**. Omwille van hun werk konden ze er niet bij zijn. Frank Verbesselt nam voor hen de honneurs waar.

In de namiddag kon het centrum worden bezocht. VDAB 'verzamelde' er een reeks simulatoren die vandaag gebruikt worden in opleidingen: rijden, varen, lassen... het kan allemaal gesimuleerd worden. Daarnaast was ook nog een Barco-toepassing te zien: een spectaculaire visualisatie in 3D van olie- en gaswinning.

Datum: 4 augustus 2008

Medium: De Gentenaar

Onderwerp: Inzet van Vlootvaartuigen in kader van reddingsactie voor leeg reddersbootje

Massale reddingsactie voor leeg reddersbootje

De reddingsdiensten aan de kust zijn zaterdag meer dan een uur in de weer geweest met een grootschalige reddingsactie. Voor niets, bleek achteraf. Er was alleen een leeg bootje afgedreven, en dan nog wel eentje van de redders van Bredene.

Rond 15 uur werd het rubberen bootje opgemerkt voor de kust van De Haan. De Seaking, de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst en de politieboot zetten een grootscheepse actie op om eventuele opvarenden op te sporen. Door de stroming en de hevige wind was het bootje een heel eind in zee gedreven.

De bemanning van de heli nam het bootje aan boord, maar vond geen opvarenden. De zoektocht werd nog meer dan een uur voortgezet, zonder resultaat. Pas rond 16 uur kregen de hulpdiensten uiteindelijk het bericht dat de strandredders van Bredene hun Zodiac waren kwijtgespeeld. (nm)

Datum: 8 augustus 2008

Medium: De Scheepvaartkrant

Onderwerp: VLOOT brengt werk naar Gent

DAB Vloot brengt werk naar Gent

GENT - DAB Vloot, dat alle varende tuigen voor de Vlaamse overheid beheert, kwam niet met lege handen naar de Nationale Scheepvaartdagen in Gent. Onlangs werd een reeks van vier veerboten besteld bij het bedrijf Carron uit Zelzate, aan het Gentse havengebied. Eén daarvan is bestemd voor de haven van Gent. Ook bracht kapitein Yves Goossens een pak toekomstmogelijkheden voor de jongere generatie mee. Daarnaast maakte DAB promotie voor de opleidingen voor de scheepvaart.

DOOR THEO FRISON

DAB Vloot speelt al langer een actieve rol in de promotie van de opleidingen voor een toekomst op het water. De bedoeling is natuurlijk ook om geschikte kandidaten te vinden voor de eigen nood aan personeel. Maar andere bedrijven met watergebonden activiteiten maken eveneens dankbaar gebruik van de gediplomeerden uit deze scholen en opleidingen. DAB Vloot is regelmatig aanwezig op de scheepvaartdagen in Gent en in Antwerpen, en op de jaarlijkse opendeurdag van Cenflumarin in Kallo. Zopas nog publiceerde DAB Vloot een oproep voor het aanwerven van stuurliu voor de loodsboten. Omdat een aantal personeelsleden de pensioenleeftijd naderen, komen er regelmatig betrekkingen vrij. Met de ver-

nieuwing van de eenheden van het loodswezen, met kleinere stabiele trimaranscheppen, wordt de vraag naar nieuw personeel volgens kapitein Goossens nog urgenter "We zijn dringend op zoek naar stuurliu voor de loodsboten". Het gaat daarbij niet om beginnelingen, te zien aan de minimum aanwervingsvoorwaarden, want DAB Vloot zoekt personen in het bezit van licentiaat of master nautische wetenschappen, met vaarbevoegdheidsbewijs 'Chief mate', en met 24 maanden vaartijd als wachtoverste op een zeegaand schip. Aanmelden via vloot@vlaanderen.be of op tel. 059/566.441. Meer informatie vindt men ook op de website www.welkombijvloot.be.

Nieuwbouw

DAB Vloot zorgt ook op een indirecte manier voor werk. Door regelmatige investeringen slaagde de vlootbeheerder er in om de gemiddelde ouderdom van de schepen te laten dalen van 24 jaar naar 17 jaar. Sommige van die schepen werden in het buitenland besteld, maar toch vallen ook bedrijven uit eigen land in de prijzen.

Zo kreeg het bedrijf Carron uit Zelzate de opdracht voor het bouwen van vier veerscheppen. "De huidige veerscheppen werden nog in de jaren zestig gebouwd, en zijn dus dringend aan vervanging toe", aldus



● Yves Goossens heeft de taak om alle vaartuigen van de Vlaamse overheid te beheren, de vloot verder uit te breiden en personeel te werven.

Foto T. Frison

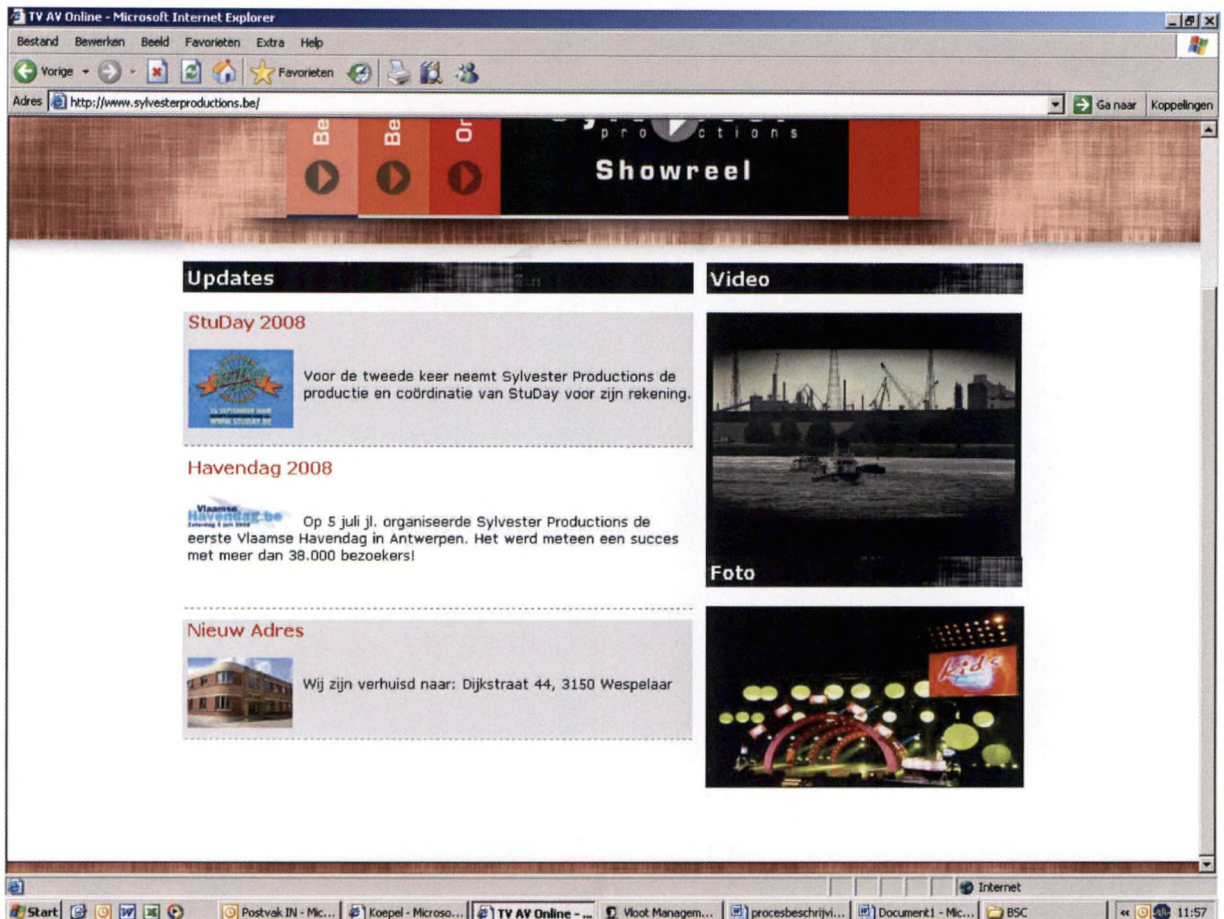
Goossens. Drie kleinere schepen, enkel bestemd voor voetgangers, zijn bestemd voor Oostende en Nieuwpoort. Een grotere veerboot, met ruimere technische voorzieningen, wordt ingezet op de veerdienst van Terdonck in de haven van Gent. Dat schip zal in staat zijn om de overzettijd gevoelig te verminderen. Ook zal het perbeurt meer personen en voertuigen kunnen meenemen. Dat is belangrijk omdat het aan Terdonck vooral tijdens de

shiftwissels heel druk kan zijn. Met het Kluizendok vlakbij, kan die drukte alleen nog toenemen. De veerboten van dit nieuwe type zijn moderner en dus ook veiliger. Omdat de innovatie in de aandacht stond op de Vlaamse havendag van 5 juli, besloot Vloot om op die dag aan Terdonck de veerboot Lieven Bauwens aan de gebruikers voor te stellen. De nieuwe veerboot komt binnen een tot anderhalf jaar beschikbaar.

Datum: 8 augustus 2008

Medium: www.sylvesterproductions.be

Onderwerp: Beeld Vlaamse Havendag



Datum: 18 augustus 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Johan Onraedt in dienst bij VLOOT

PERSONALIA

JOHAN ONRAEDT

is sinds begin deze maand bij DAB Vloot in dienst getreden als directeur Personeel en Organisatie. Hij werkte tot dan als adjunct-luchthavencommandant en operations & safety manager bij de Luchthaven Oostende. Daarvoor was hij al actief als verantwoordelijke voor personeel, algemene zaken en boekhouding in de schoot van de Vlaamse administratie voor Waterwegen. Onraedt studeerde boekhouding, fiscaliteit en organisatiebeheer en bekwaamde zich achteraf nog in overheidsmanagement aan de Vlerick School.



vende positie waar bij Dell. Tot dusver was Thomas Loock directeur Finance & Administration van TNT Express Deutschland en TNT Innight Deutschland. Hij zal zich voortaan op eerstgenoemde taak concentreren.



NORBERT KRAY

(42) is aangeduid tot chief surveyor bij classificatiemaatschappij Germanischer Lloyd. In deze functie wordt hij verantwoordelijk voor het aanduiden van nieuwe technische deskundigen, het opvolgen van hun werk en het uitdenken van nieuwe regels voor scheepsbouw en -operaties. Hij komt aan het hoofd te staan van een duizendtal afgevaardigden uit 77 verschil-

lende landen.

CMA CGM (America) LLC heeft **JOHN C DRISCOLL** benoemd tot vice-voorzitter "USA Commercial". Hij zal de verkoop, de commercialisering en de marketing van alle Amerikaanse operaties van de rederij superviseren. Hij neemt de fakkel over van Susan Richard, die de pensioengerechtigde leeftijd bereikt had. Driscoll zal vanuit Norfolk opereren en aan voorzitter Frank J. Baragona rapporteren.

United Arab Chemical Carriers (UACC) heeft **JENS GROENNING** aangesteld als chief executive officer.

Groenning is momenteel CEO van de Deense rederij Eitzen Chemical en zet de stap naar Dubai in het laatste kwartaal van dit jaar. Hij kan bogen op een ervaring van zeventien jaar in de scheepvaartsector. UACC werd in juli vorig jaar opgericht door investeerders uit de Golfregio.



FRANK A. MUELLER is de nieuwe directeur Finance & Administration bij TNT Innight Deutschland. De 39-jarige bedrijfswetenschapper oefende eerder eenzelfde functie uit bij Mattel. Daarvoor nam hij verschillende leidingge-

Datum: 29 augustus 2008

Medium: Brugsch Handelsblad

Onderwerp: Drie moedige inspecteurs die politievaartuigen samen met VLOOT bemannen

Drie moedige inspecteurs



ZEEBRUGGE – Fernand Koekelberg, commissaris-generaal van de Federale Politie, trok vorige week donderdag ruim tijd uit om drie inspecteurs van de scheepvaartpolitie van Oostende en Zeebrugge in aanwezigheid van hun familie en collega's in de bloemetjes te zetten. Alle drie waren ze dit voorjaar betrokken geweest bij interventies op en rond het water waarbij hun moedig optreden rechtstreeks had geresulteerd in het redden van mensenlevens. Op de foto herkennen we v.l.n.r. Jason Christiaen, Viviane Bliki-Persoons (meter van het vaartuig SPN-09), Dirk Santens, Fernand Koekelberg en Danny Nuyens. Deze laatste, met werkplaats Zeebrugge, kon in het voorjaar in Blankenberge ternauwernood een poging tot zelfdoding door verdrinking verijdelen. De moed en zelfopoffering waarvan inspecteur Nuyens toen blijk gaf, werden als buitengewoon voorbeeldgedrag bestempeld. (Foto Violet Corbett)

Datum: augustus 2008

Medium: Nieuwsbrief Areyouwaterproof

Onderwerp: Best Award 2008

BEST AWARD 2008

Op 26 juni 2008 ontving VLOOT dab het Best Award 2008 voor hun sterk uitgebouwde ondersteuning aan het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen. In een meer dan volle kinopoliszaal werd de samenwerking tussen VLOOT dab en het onderwijs geschetst door Katrien Brackx, laatstejaarsstudent van het Maritiem Instituut Mercator, die volgend jaar start aan de Hogere Zeevaartschool. De award werd uitgereikt door het Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité en het Economisch Huis Oostende. Voor de maritieme sector was VLOOT dab de enige organisatie die in de prijzen viel.



Best Award 2008

SAMENWERKING TECHNISCH ONDERWIJS EN BEDRIJF
"STERREN OP DE ARBEIDSMARKT"



Datum: 13 september 2008

Medium: Gazet van Antwerpen

Onderwerp: Politievaartuigen worden ook ingezet in kader van preventiecampagne

Schouppe lanceert preventiecampagne scheepvaartpolitie

Binnenschippers moeten vaartijden respecteren



Aantal onderschepte illegalen in de havens			
2003	4690	2006	1244
2004	2492	2007	1.529
2005	1.201		

Aantal vaststellingen milieuverontreiniging			
2004	403	2007	277
2005	522		
2006	316		

	2005	2006	2007
Aantal diefstallen van vaartuigen	62	63	73
Aantal diefstallen in/op vaartuigen	39	150	141
Aantal gegraveerde vaartuigen	153	89	180

De SPN09 is een van de nieuwste aanwinsten van de scheepvaartpolitie

Foto Peter MAENHOUDT

In aanwezigheid van staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe lanceerde de scheepvaartpolitie vrijdag op de Antwerpse rede haar campagne voor meer veiligheid in de binnenvaart. Daarbij staat onder de slogan 'vaar tijd voor de binnenvaart' meer respect voor de vaartijden voorop. Voor het oog van de talrijke gasten voerde de scheepvaartpolitie een binnenvaartcontrole uit.

Voor de gelegenheid lag aan Hangar 28 het gloednieuwe 'estuaire' binnenschip *Deseo* afgemeerd. Zo'n 'estuaire' schip is extra versterkt om ook in de monding van de Schelde voorbij Vlissingen te kunnen varen en de zeedeining aan te kunnen naar Zeebrugge. De Vlaamse regering heeft daar de voorbije twee jaar heel wat middelen voor uitgetrokken. Aan boord van de *Deseo* toonde de scheepvaartpolitie haar kunnen bij zo'n 'gerichte con-

trole'.

Naast haar vele taken moet dit speciale politiekorps van zo-wat 400 manschappen er sinds 1 juli ook over waken dat de nieuwe wetgeving op de bemanningsvoorschriften en de vaartijden wordt nageleefd. In zijn toespraak had ook federaal staatssecretaris Schouppe het over het belang van de binnenvaart om de economie draaiend te houden en de wegen te ontlasten. Schouppe wees er op dat de sociaal-eco-

nomische kosten van de binnenvaart gemiddeld zeven keer lager liggen dan de kosten van het wegvervoer. Het energieverbruik per vervoerde ton-kilometer bedraagt slechts één zesde van wat nodig is als het vrachtovervoer diezelfde ton-kilometer voor zijn rekening neemt. België heeft daarbij met 1.532 bevaarbare waterwegen een enorme troef. Zonder verdere verduidelijkingen kondigde Schouppe aan dat hij ook voor de kleinere binnenschepen van minder dan 1.500 ton wat wil gaan doen. Zowat 60 procent van het waterwegennet is bevaarbaar voor schepen die groter zijn dan 1.350 ton. Op de kleinere waterwegen zijn het dus vooral spitsen en kempenaars die de klus voor hun rekening nemen. "Eén spits neemt toch ook al gauw de plaats in van 14 vrachtwagens, een kempenaar

van 22 vrachtwagens", aldus Schouppe.

Kades gevraagd

Ondervoorzitter Karel Verbergh van de Vereniging van Belgische Reders der Binnenvaart (VBR) reageerde positief op de toespraak van de staatssecretaris. "Je voelt dat hij de materie van de transportsector kent. Wat de vaartijden betreft: in feite gaat het om een internationale, lees Europese, regelgeving die wij in Nederland al lang toepassen en die België vorig jaar is begonnen invoeren. Met een gewone bemanning mogen we nu 16 uur per dag varen en dient 8 uur rust gerespecteerd. Met meer bemanningsleden wordt dat uiteraard aangepast."

"Op zich is dat allemaal mooi maar het gaat niet op dat de overheid verplichte rusttij-

den oplegt maar tegelijk niet voldoende meerplaatsen voorziet. Een binnenschip is geen vrachtwagen. Vrachtwagens kan je naast elkaar parkeren en als een chauffeur zijn uur-tjes heeft gerust rijdt hij gewoon weg. Met binnenschepen gaat dat niet. Wegens de te geringe afmeermogelijkheden dienen schepen zich naast elkaar te leggen en aan elkaar vast te leggen. De verste is dan normaliter de eerste die weg moet en dan moet iedereen worden wakker gemaakt om er van tussen te varen. Dat is zo langs het Albertkanaal en in heel Wallonië. Een eerste en vrij goedkope stap zou al zijn om voldoende meerpalen te plaatsen. Zo liggen de schepen in Wijnegem zodanig dat er steeds zowat 30 meter tussen verloren gaat."

Paul VERBRAEKEN

Datum: 17 september 2008

Medium: De Morgen

Onderwerp: Mercator verlaat vaste ligplaats

Mercator verlaat vaste ligplaats ● Het museumschip Mercator, aangemeerd in het gelijknamige dok vlak voor het Oostendse stadhuis, zal op 30 september zijn vaste ligplaats verlaten. Dat heeft het stadsbestuur van Oostende bekendgemaakt. De Mercator moet dringende herstellingswerken ondergaan en zal tot 1 april 2009 niet op zijn vertrouwde plaats liggen. De Mercator is een barkentijn die in 1932 werd gebouwd, dienst deed als opleidingsschip, maar vooral bekendheid oogstte toen het in 1936 het stoffelijke overschot van pater Damiaan terugbracht naar ons land. Sinds 1961 is het een museumschip.

Datum: 17 september 2008

Medium: Het Nieuwsblad

Onderwerp: Mercator verhuis zes maanden voor herstellingswerken

Mercator verhuist zes maanden voor herstellingswerken

JOOSTENDE De *Mercator* verlaat op dinsdag 30 september voor zes maanden zijn ligplaats in het Mercatordok voor dringende herstellingswerken op de scheepswerf IDP-Oostende. Om 7.30 uur gaat de bemanning aan boord van het schip. Twee uur later worden de ankers losgekoppeld. Rond 14 uur verlaat de driemaster het Montgomerydok. De *Mercator* ligt weer op zijn plaats op 1 april 2009. (dji)

Datum: 18 september 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Miljoen euro voor Mercator

Miljoen euro voor Mercator

OOSTENDE

Vlaams minister-president Kris Peeters maakt 1 miljoen euro vrij voor onderhoudswerken aan de Mercator. Op 30 september wordt het schip de Mercatorjachthaven uitgetrokken. Binnenkort moet de helft van de jachten de haven enkele dagen verlaten.

GUNTER SALIËN

Opleidingsschip Mercator, op een Schotse werf gebouwd in 1931, zal op dinsdag 30 september naar de Oostendse scheepswerven IDP en Lowyck aan de Vismijnlaan gebracht worden voor onderhoud en herstellingen.

«De drie masten, de boegspriet en de 'staande wand' (het vaste touwwerk waar de matrozen in klimmen) worden van het schip genomen, hersteld en geschilderd in de oorspronkelijke kleuren. Ook het achterdek, het zogenaamde 'campagnedek', wordt hersteld», zegt Jo Dielman, secretaris van de vzw Zeilschip Mercator. De Vlaamse Overheid maakt daar 1 miljoen euro voor vrij.

100 boten

Binnenkort start men met de



Jo Dielman, secretaris van de vzw Zeilschip Mercator, op de driemaster. Foto JVK

voorbereidingen. De eigenaars van de jachten die in de draaicirkel van de Mercator en de sleep-richting liggen, moeten de haven dan verlaten.

«Het gaat om zo'n 100 boten, de helft van wat er momenteel ligt. Enkele kunnen een andere plaats krijgen in de haven, de andere kunnen we enkele dagen in het Montgommerydok leggen. Ook de pontons moeten opzijgetrokken worden, de middensteiger moet opschuiven en er zal een verlichtingspaal moeten neergelegd worden», vertelt John Spin-

newyn, havenmeester van de Mercatorjachthaven.

Spektakel

Het 'verhalen' van de Mercator belooft een spektakel te worden. Om 11.30 uur, bij springtij, wordt het schip door de geul in de sluis getrokken. Het schip verlaat de sluis rond 13 uur en wordt om 14 uur door de palen van het Montgommerydok getrokken. Uiteindelijk zal de driemaster om 15 uur aanmeren aan de IDP-kaai. Op 1 april keert de Mercator terug naar zijn vaste ligplaats. «Dan be-

ginnen we onmiddellijk met de voorbereiding van de tentoonstelling over Pater Damiaan. Op 10 mei moet die geopend kunnen worden», zegt Jo Dielman.

Koning Leopold III liet het lijk van Damiaan, op aanvraag van diens orde, opgraven en per schip overbrengen in 1936. «We hebben zeer veel beeldmateriaal over die reis en mogen ook alle originele stukken uit het Damiaanarchief gebruiken», aldus nog Dielman. De tentoonstelling loopt tot eind juni, maar kan nog verlengd worden tot na de zomer.

Datum: 19 september 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Oosteroever speelt troeven uit

Vlaams minister-president Kris Peeters stelt masterplan voor Oosteroever speelt troeven uit

■ **OOSTENDE** – Diverse instanties uit de socio-culturele, toeristische en industriële sector hebben samen een masterplan voor de Oosteroever uitgewerkt. Het plan heeft de ambitie om de Oosteroever voor een ruim publiek te ontsluiten. Zelfs Vlaams minister-president Kris Peeters kwam ervoor naar Oostende.

Toegegeven, er roert al langer wat op de Oosteroever. Oude vismijnpakhuizen werden gerenoveerd en bieden onderdak aan o.a. het VLIZ. De nieuwe maritieme verkeersleiding werd uitgebouwd op het bestuursgebouw van de vismijn, het Fort Napoleon werd gerenoveerd en Earth Explorer ging open. C-Power kwam er zijn windmolensokkels bouwen en de oostelijke havendam komt er nu ook geleidelijk boven water. Verder zijn er de plannen om nieuwe woonentiteiten te creëren en de havenactiviteiten uit te breiden. Het project Oostende Oosteroever krijgt duidelijk van bij het begin een geïntegreerde aanpak mee met vele partners: van overheidswege zegden o.a. de DAB Vloot, de Scheepvaartbegeleiding, de Afdeling Kust en het stadsbestuur toe. Vlaamse partners zijn o.a. het VLIZ en Erfgoed Vlaanderen. Vanuit (sociaal)-economische hoek noteren we o.a. C-Power en MSO en het havenbestuur, maar ook natuureducatieve en soci-culturele organisaties als Natuurpunt en gidsenkring Lange Nelle doen mee. De ambities zijn ook niet de minste. Zo komt er aan het Maritiem Plein een fiets- en voetgangers-veer. In de voormalige vismijn-



De Oosteroever moet een nieuwe toeristische troef voor Oostende worden. (Foto ML)

pakhuizen komt er een **bezoekerscentrum** waar gefocust wordt op de Noordzee in al haar aspecten. Gesandwicht tussen havengeul, C-Powersite en de Noordzee ligt de **Halve Maan**. Die eeuwenoude verdedigingsfunctie wordt straks een uniek natuurgebied. De Vlaamse overheid, Natuurpunt en C-Power zullen samen dit gebied in ere herstellen met o.a. een wandelpad en aan de zeezijde een hoogschor en aan de landzijde een nieuwe zoete duinpanne.

Batterij Hundius

In samengang met het Fort Napoleon zal de nu nog ontoegankelijke **Hundiusbatterij** ontsloten

worden voor het publiek om er het verhaal te brengen van de maritieme oorlogsvoering door de eeuwen heen: van het Beleg van Oostende over Napoleon tot de Atlantikwall.

In en om de omgeving van de Maritieme Site Oostende en de slipway voorziet het Oosteroeverproject een **museumhaven**. De ambities zijn groot en de realisatie ervan is dat niet minder. Maar projectcoördinator Bart Slabbinck ziet het zitten: „Diverse subsidies zijn al aangevraagd zodat we al in 2011 met een aantal realisaties kunnen uitpakken.”

(ML)

Bart Slabbinck is projectcoördinator

„Een schitterende plek”

Bart Slabbinck was tot voor kort kustmanager bij Natuurpunt en is sinds januari projectcoördinator voor de kustzone Oosteroever bij Buitengoed cvba: „Ik ben Brugge maar werd bij mijn eerste bezoek al direct door de Oosteroever gecharmeerd. Je hebt hier op een relatief kleine ruimte alles samen: de haven, een prachtige natuur, maritiem erfgoed, wonen, historische gebouwen en recreatie. Dit project moet de Oosteroever verbinden met het stadscentrum.”

(ML) Bart Slabbinck (Foto ML)



Datum: september 2008

Medium: Dertien, personeelsblad van de Vlaamse Overheid

Onderwerp: Albert Goderis in de bloemetjes gezet

Alle bemanningsleden van de Loodsvaartuigen van de afdeling DAB Vloot in Oostende brengen een fleurige ode aan

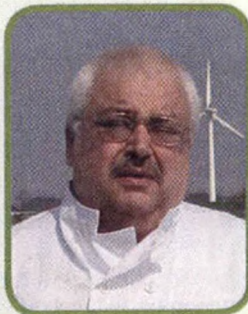
Albert Goderis

die op 1 juni met pensioen ging

"Voor al wie het verblijdt of misschien benijdt ... Albert hangt zijn geliefde baan aan de haak en kiest voor een heel andere taak, met alleen maar vrije tijd, 'ruim en goed betaald' door de overheid. Na een arbeidsleven vol koken voor zijn medeopvarenden en zoveel anderen, gaat hij nu veranderen.

Albert krijgt nu veel moeilijker taken zoals hele dagen zijn Vivian commanderen en controleren! Of met zijn kleinzoon gaan paraderen en dikwijls op de zeedijk marcheren.

Alberto, alle gekheid op een stokje, laat je niet duwen in een of ander hokje. Met pensioen gaan wil zeggen dat je vanaf nu allerlei andere en nieuwe zaken mag proberen en doen, en dat je niet aan dag of uur bent gebonden, het is nu de hoogste tijd voor 'nieuwe zonden'. Van harte geluk met een welverdiend, lang en gezond pensioen."



Datum: september 2008

Medium: Varen

Onderwerp: Scheldewijding in Doel

Reportage

34STE SCHELDEWIJDING IN DOEL

Strijd en feesten duren voort

Watersportvereniging De Noord in Doel vierde op 3 augustus 2008 haar 34^{de} Scheldewijding met de nodige luister. Het politiek ten dode opgeschreven dorp met haventje zou in 2007 haar laatste adem hebben moeten uitblazen, maar die datum is nu verschoven naar een later nog onbekend tijdstip. Augustus 2009 zou dat volgens sommigen zijn. Ondertussen waren de Doelse Feesten editie 2008 opnieuw een succes.

Tekst en foto's: Georges Janssens

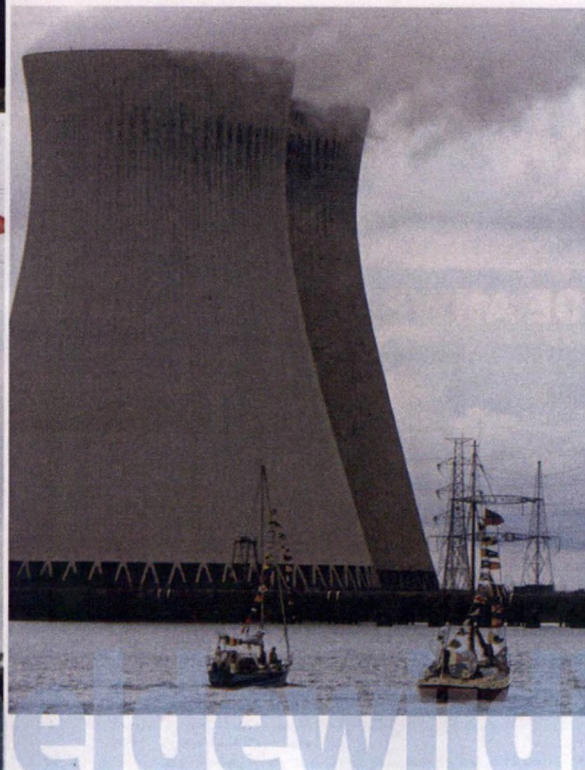


Zegening van de haven en de Schelde.



De clubvlag op de Scheldedijk, naast een scheepvaartbaken.

Het dorp telt nog enkele tientallen echte Doelenaren en veel meer inwijkelingen waaronder krakers, zigeuners, idealisten en vreemdelingen. Doel weert zich om te blijven bestaan, hierbij gesteund door (ramp)toeristen waarvan velen uit Nederland komen. Want ook daar zullen verschillende polders geslachttofferd worden als overstromingsgebied ten gevolge van de uitdieping van de Schelde. De jachthaven en WSV De Noord kregen nog steeds geen bestemming. Wel moet de club ondertussen zelf opdraaien voor het onderhoud van de infrastructuur. "Een kostelijke onderneming", vertelt ons clubsecretaris Maurice Vergauwen. Maurice woont nog in Doel en is omringd door zeer enthousiaste clubleden. Voor een bezoekende pleziervaarder is er in de jachtclub in Doel altijd wel een plaatsje in het krappe haventje dat droogvalt bij laagwater. Het clubgebouw ligt boven op de Scheldedijk en biedt een prachtig panorama over de Schelde van de Nederlandse grens naar de Kruisschanssluizen. Gekneld tussen de Antwerpse havenindustrie is het er rustig verpozen.



Aalmoezenier De Maecht en clubsecretaris Vergauwen.



Het politiepatrouillevaartuig SPN14.



De bloemenkrans gaat te water.



De overzetboot Lillo-Doel is gratis, maar alleen tijdens zomerweekends.

De Doelse jachten: nietig in hun omgeving.

Duizenden toeristen

Maurice Vergauwen dacht vorig jaar nog dat het dit jaar de laatste Scheldewijding zou zijn, maar als hij de duizenden toeristen ziet die afzakken van de Doelse Feesten naar Doel-haven om de wijding bij te wonen, verzekert hij ons dat ze nog jaren zullen voortgaan.

Na de misviering in de kerk van Doel wordt in stoet met fanfare, de reuzen uit de polder en heel veel volk opgetrokken naar de haven. Aalmoezenier van de zee-macht Dirk De Maecht vraagt even aandacht voor diegenen die hun leven lieten op het water en zegent het Scheldewater. Vervolgens verlaat het politiepatrouille-

vaartuig SPN14 de haven en een bloemenkrans wordt aan de stroom toevertrouwd. Nadien zegent de aalmoezenier één voor één de buitenvarende jachten die daarna een optocht maken op de Schelde van het Deurganckdok tot de kerncentrale en terug.

Info

WSV De Noord, M. Vergauwen, tel. 03/575.81.71



Datum: september 2008

Medium: Nieuwsbrief RSYB

Onderwerp: Persmededeling Scheepvaartpolitie

Persmedeling Scheepvaartpolitie

Naar aanleiding van de zeewijding te Zeebrugge op 09/06/08 om 14.00 uur in de lokalen van Seafront (Oude Vismijn).

In het maritiem themapark "Seafront" waar alle geheimen van de zee ontdekt kunnen worden heeft de scheepvaartpolitie (SPN) van de federale politie haar vernieuwde stand geopend. Onze dank gaat hierbij heel speciaal naar de organisatie van "Seafront" zelf omdat zij ons een mooie en ruime stand ter beschikking heeft aangeboden.

De scheepvaartpolitie toont eerst en vooral de structuur van de federale politie, en de plaats van SPN erin. Daarnaast wordt dieper ingegaan op de organisatie en de werking van de scheepvaartpolitie. Het is belangrijk te verduidelijken dat de scheepvaartpolitie een politiedienst is die meer is dan louter een zeevaartgebonden politiedienst. Zij is ook heel actief op de binnenwateren waar met name de binnenvaart en pleziervaart tot de vaarweggebruikers behoren. Daarnaast is de scheepvaartpolitie ook belast met taken van basispolitiezorg in de havenomgeving, dus op het land en met de grenscontrole – zoals in de luchthavens – in de 4 zeehavens van het land te weten Zeebrugge, Oostende, Gent en Antwerpen.

Het volledige werkterrein waar de scheepvaartpolitie actief is, samen met enkele van haar middelen zoals de vaartuigen, wordt in Seafront in beeld gebracht door middel van diverse actiefoto's. Bijkomende aandacht gaat hierbij ook naar de gespecialiseerde steundiensten die binnen de scheepvaartpolitie aanwezig zijn.

Zo wordt het Technisch Steun Team (TST) voorgesteld met enkele van haar middelen. Vervolgens worden in het kader van de grenscontrole en de controle op

valse en vervalste documenten ook enkele van de mogelijkheden terzake belicht, door voorstelling van het SPIN (Scheepvaartpolitie Identiteitsdocumenten Netwerk). Als derde gespecialiseerde dienst wordt het Rummageteam voorgesteld. Dit team van de SPN heeft een bijkomende opleiding gekregen om heel gerichte en doorzoeken van alle types schepen te kunnen uitvoeren.

Uiteraard wordt er ook aandacht geschonken aan de aanpak van



SPN 15 - snel interventievaartuig voor de Noordzee

bepaalde fenomenen die ook de bijzondere aandacht van de scheepvaartpolitie genieten, zoals de aanpak van milieuverontreinigingen en de milieucriminaliteit. Een tweede luik dat hier aan bod komt zijn de inspanningen die de scheepvaartpolitie levert met betrekking tot de pleziervaart.

Omdat er in de maritieme sector veel diensten betrokken zijn waar de scheep-

vaartpolitie mee samenwerkt wordt er ook een overzicht gegeven van de voor haar meest relevante partners. Zo wordt er de sectorwerking in de jachthavens toegelicht evenals de preventiecampagne. Ook is er aandacht voor vernieuwde wetgevingen in bijvoorbeeld de binnenvaart en pleziervaart.

De scheepvaartpolitie wenst zich te profileren als een betrouwbare, aanspreekbare en professionele partner en actor op de Noordzee die aandacht heeft voor de veiligheid in al zijn vormen (safety en security).

Om de stand van de scheepvaartpolitie nog aanschouwelijker te maken is er centraal als blikvanger een televisiekast geplaatst – in de striping van de federale politie – waar een permanente film van ongeveer 20 minuutjes wordt getoond waar alle aspecten van de werking van de scheepvaartpolitie mooi geïllustreerd worden.

Het loont echt de moeite om er op het gemak de tijd voor te nemen en al deze boeiende informatie te bekijken!

Datum: 16 oktober 2008

Medium: VRT Journaal 19u00

Onderwerp: Uitvaren Mercator

deredactie.be - Mercator verlaat zijn vaste ligplaats - Microsoft Internet Explorer

Bestand Bewerken Beeld Favorieten Extra Help

Vorige Ga naar Koppelingen

Adres http://www.deredactie.be/cm/de.redactie/westvlaanderen/081016_mercator

REDACTIE.BE VRTNIEUWS

STRIP | HET JOURNAAL 7 | TERZAKE | ANDERE PROGRAMMA'S

HOF BEVESTIGT EXECUTIE DADERS
AANSLAGEN BALI

In Jakarta heeft het Constitutionele Hof het beroep dat de drie veroordeelden tegen hun executie hadden aangezekend verworpen. Op 12 oktober 2002 kostte een bomaanslag in een disco op Bali aan 202 mensen het leven. (Reuters)

10:45 Pyromaan van WaesMeer is aangehouden
Oost-Vlaanderen binnenland

10:23 Obama onderbreekt zijn campagne voor oma
UPDATE
video
VS-verkiezingen buitenland

10:15 Nieuwe woonwijk in Deurne ondanks hevig protest
Antwerpen binnenland

10:11 Organisatoren van neonaziconcerten gevat
binnenland West-Vlaanderen

09:57 De beurzen krijgen opnieuw ademruimte
financiële crisis economie

09:56 Cercle en Anderlecht geven persconferentie
sport

HOME
BINNENLAND
POLITIEK
BUITENLAND
VS-VERKIEZINGEN
CULTUUR & MEDIA
FILMFESTIVAL GENT
ECONOMIE
FINANCIËLE CRISIS
ANTWERPEN
BRUSSEL
LIMBURG
OOST-VLAANDEREN
VLAAMS-BRABANT
WEST-VLAANDEREN
MEDIATHEEK

do 16/10/08 20:05 (UPDATE video) - Het schip Mercator is deze voormiddag de haven van Oostende uitgevaren. Het schip moet naar een scheepswerf iets verderop, voor een opknappbeurt.

URL Insluiten Pop-up Schermvullend

Start Postvak IN - Mic... vrt.be - Homep... deredactie.be ... Vloot Managem... 2008 kwartaal 3 Microsoft Excel Document1 - Mic... 11:02

Datum: 17 oktober 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Uitvaren Mercator is millimeterwerk

UITVAREN MERCATOR IS MILLIMETERWERK

Het historische zeil- en opleidingsschip Mercator maakte gisteren een verplaatsing van enkele kilometers naar de Oostendse scheepswerf IDP, waar het grondig opgeknapt zal worden. Het schip werd naar een sluis getrokken door een sleepboot, waar vele toeschouwers vreesden dat het kwam vast te zitten in de wel erg nauwe doorgang. De 'reis' van enkele kilometers duurde een ganse dag, maar verliep vlekkeloos en volgens plan. In april moet de Mercator weer liggen te blinken op zijn vertrouwde plaats in het Mercatordok.

(GSD) Foto JVK



Datum: 17 oktober 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Mercator doet volle dag over enkele mijlen

VEEL BELANGSTELLING VOOR REIS VAN HISTORISCH ZEILSCHIP NAAR SCHEEPSWERF



'Mercator' doet volle dag over enkele mijlen

OOSTENDE

Het verhalen en versassen van de Mercator kon gisteren rekenen op veel belangstelling. De 'reis' van enkele mijlen nam een volle dag in beslag, maar verliep vlekkeloos en geheel volgens plan. Het historische zeil- en opleidingsschip krijgt voor de eerste keer een grondige opknappbeurt. Dat gebeurt op de Oostendse scheepswerf IDP, aan de Vismijn. In april ligt de Mercator normaal gezien weer te schitteren op zijn vertrouwde plaats. Dan wordt een fototentoonstelling over de repatriëring van het stoffelijk overschot van pater Damiaan opgezet.

TEKSTEN: GUNTER SALIËN
FOTO'S: PERSBUREAU VERBEKE

Het verhalen van de Mercator werd drie keer toe uitgesteld omdat de herstellingswerken aan de sluisdeuren nog niet voltooid waren. Gisterenmorgen omstreeks 7.30 uur kon de Antwerpse bemanning dan toch aan boord van de Mercator. Na een gemeenschappelijk ontbijt werden de ankers onder begeleiding van duikers losgekoppeld en werd de 'gangway' — de trap van de oever naar het schip — door een kraan weggehaald.

Naar sluis

Dan werd het schip door een sleepboot naar de sluis getrokken waar het van 's middags tot 16 uur bleef liggen tot hoog water. Veel nieuwsgierigen kwamen daar een

kijkje nemen en velen dachten zelfs dat het schip was vastgelopen in die engte. Het moeilijkste punt van de reis was aan de Vistrap, omdat de vaargeul daar op zijn smalst is. Ook die hindernis werd moeiteloos genomen. Het was al 17 uur toen de Mercator het Montgommerydok verliet (grote foto boven) en — met een klein uurtje vertraging — rond 19 uur aan de IDP-scheepswerf aankwam. Daar blijft het normaal gezien liggen tot eind maart. Als alles volgens planning verloopt, ligt de Mercator weer op zijn vertrouwde plaats op 1 april. Dan zal er meteen een fototentoonstelling worden opgezet over de repatriëring van het lichaam van pater Damiaan naar Antwerpen.

Herstellingswerken

De werken worden uitgevoerd

door Oostendse bedrijven IDP en Shipyard Lowyck. De drie masten, de fokkenmast, de grote mast en de bezaansmast, die tot onderaan het schip lopen, worden met een kraan van het schip genomen, gezandstraald, hersteld en geleverd. De boegspriet en het tuuwwerk worden vervangen. Voor het vervangen van het tuuwwerk wordt beroep gedaan op 'rigging masters' uit Nederland, gespecialiseerd in het optuigen van historische zeilschepen. Het dek achteraan, het 'campagnedek', wordt eveneens vervangen en de ganse binneninrichting wordt opgefrist. «De werken gebeuren volgens de allerstrengste normen die gelden voor varende schepen», zegt Jo Dielman, afgevaardigd bestuurder van de vzw Zeilschip Mercator. «Onze familiale scheepswerf is gespecialiseerd in het onderhouden, herstellen en bouwen van professionele vaartuigen», zegt Philippe De Vestele van IDP, de laatste scheepswerf in Oostende die dergelijke herstellingen kan uitvoeren. De werken kosten 1 miljoen euro en worden betaald door het Vlaams Gewest dat eigenaar is van het schip. Het schip wordt beheerd door de op 1 januari opgerichte vzw Zeilschip Mercator met stedelijk ceremoniemeester Jo Dielman als afgevaardigd bestuurder.



Alvorens aan de slag te gaan genoot de bemanning van de «Mercator» van een stevig ontbijt.



Het anker is gelicht en de gangway wordt weggehaald. Het grote werk kan beginnen.



In de sluis moest de Mercator uren wachten op hoogwater.

«Die is zeker vastgelopen?»

Robert Jacobs en Paula Claesen uit het Limburgse Diepenbeek wisten niet wat er aan de hand was: «We horen van sommige mensen dat de Mercator vastgelopen is in de sluis en dat zou wel kunnen: zo'n breed schip in zo'n smalle doorgang. Moet hij naar de scheepswerf? Ah, daar waren we niet van op de hoogte. We hebben wel een appartement in Oostende en we komen zoveel we kunnen, maar ja, zo'n ding weet je natuurlijk niet altijd. We blijven zeker nog een tijdje kijken. We hebben de Mercator nog nooit bezocht, maar op deze manier krijg je daar wel interesse voor. Als hij er terug ligt in april, gaan we toch eens aan boord!»



«Verhalen en versassen: puur zeemanschap»



Karel Degryse uit Oostende was 36 jaar bemanningmeester op mijnenvegers en zegt dat het verhalen en versassen van de Mercator een hoogdag is voor de bemanning: «Dergelijke manoeuvres uitvoeren, getuigt van echt zeemanschap. Ik volg het al van vanmorgen. Ik wist dat het schip naar de werf moest, maar ik dacht dat het naar Gent of Antwerpen

zou worden gesleept. De Mercator heeft het alvast beter getroffen dan zijn voorganger, het opleidingsschip De Smet-De Naeyer. Die is in de jaren '20 van vorige eeuw met man en muis vergaan, in een of andere golf, met allemaal kadetjes van nog geen twintig erop. Een zwarte bladzijde in de Belgische maritieme geschiedenis.»

«Zo'n speciaal schip mag niet verkommeren»

Betty Cobbaert en Jean Wiets uit Leuven hebben over het verhalen van de Mercator in onze krant gelezen en komen er een dagje vanuit De Haan voor naar Oostende: «'s Morgens zijn we de stad ingetrokken en dan lag het schip er nog en 's middags zijn we hem gaan zoeken. Het is al van in onze schooltijd geleden dat we de Mercator bezocht hebben, maar we gaan dat toch nog eens moeten doen. Een miljoen euro voor die herstellingen is veel, maar van ons mogen ze die kosten doen. Dat is een speciaal schip en zoiets mag je niet laten verkommeren, dat moet hersteld worden als dat nodig is. Mijn schoonbroer die onderofficier is, heeft zijn opleiding nog gekregen op de Mercator.»



'MERCATOR', ZEILSCHIP ÉN MONUMENT

De Mercator is het enige zeilschip dat in Vlaanderen als monument is beschermd. Het schip is een barkentijn met een bruto tonnenmaat van 778,86 ton. De Deense Burmeister-hulpmotor van 500 PK is nog in uitstekende staat. Het schip is 78,40 meter lang en op z'n breedste punt 11,09 meter breed. De diepgang bedraagt 4,50 meter. Het schip, dat ontworpen werd door poolreiziger Adrien de Gerlache (1866-1934) en bestemd was als opleidingsschip voor de koopvaardijvloot, haalt bij gunstige wind snelheden tot 13 knopen. Het werd in Leith (Schotland) gebouwd en te water gelaten in 1932 waar het op 5 september vertrok voor de eerste reis. Het opleidingsschip nam deel aan wereldtentoonstellingen en races en bracht in 1934, tijdens de zevende reis, twee reuzenbeelden mee van het Paaseiland. Op de negende reis van 1935 tot 1936 werd het stoffelijk overschot van Pater Damián teruggebracht van Molokai naar Antwerpen. De operatiekamer aan boord deed dienst als rouwkapel. De plechtige ontvangst in Antwerpen gebeurde in aanwezigheid van koning Leopold III en kardinaal Van Roey. Voor de Tweede Wereldoorlog maakte men aan boord van de Mercator hydrografische kaarten van de Congolese kust. Nadat het in 1943 opgeëist werd door de Britse marine, werd het opnieuw aan België gegeven in 1945 en hersteld in Gent. Na de laatste van 54 reizen werd het schip uit vaart genomen en ingericht als museumschip. Sinds 1964 ligt de Mercator in Oostende en op 24 september 1996 werd het door het Vlaams Gewest als beschermd monument verklaard.

Via www.idp-shipyard.be kunnen de werken aan de Mercator op de voet gevolgd worden.

Datum: 17 oktober 2008

Medium: Het Nieuwsblad

Onderwerp: Mercator vaart uit

› **Oostende** Museumschip verplaatst naar scheepswerf voor opknapbeurt

Mercator vaart uit

Museumschip De Mercator heeft gisteren zijn vertrouwde stek in het Oostendse Mercatordok verlaten. De driemaster verhuisde naar de scheepswerf IDP, waar hij een flinke onderhoudsbeurt krijgt. De Vlaamse regering investeert een miljoen euro in de herstellingswerken, die tot april 2009 zullen duren. De verhuizing lokte enkele honderden kijklustigen. *Dominique Jauquet, foto's Peter Maenhoudt*



Rosette, Maria en Hilde

'Schip moet in Oostende blijven'

Maria Huylebroeck en haar dochter Hilde waren speciaal uit Antwerpen naar Oostende gekomen om de verhuis van de Mercator van nabij te volgen. 'Mijn man werkt hier wekelijks als vrijwilliger om het schip te onderhouden en zit ook nu op het schip. Wij vinden het jammer dat de Mercator niet meer te zien is in Antwerpen. Als het van ons afhangt, mag het schip beurtelings in Oostende en Ant-

werpen aangemeerd liggen', zeggen Maria en Hilde. Rosette Hanze uit Oostende, familie van Maria en Hilde, wil daar niet van weten. 'Het schip moet en zal in Oostende blijven', lacht ze. 'Ik woon in de Vindictivelaan en heb uitzicht op de Mercator. De komende maanden zal ik dus op een zwart gat kijken, maar ik kijk al uit naar de dag dat de Mercator na de werken opnieuw het dok zal binnenvaren.'

Rony Calemyn

'Fantastisch om volgen'



Oostendenaar Rony Calemyn is rond de middag met de fiets afgezakt naar het Mercatordok om een glimp op te vangen van het spectaculaire transport. De pr-man van de wijkwerking Hazegras is naarstig foto's aan het nemen. 'Het schip ligt vlak bij onze wijk, en de foto's zijn mooi meegenomen voor het archief van onze wijkwerking', verklaart hij. 'Het is fantastisch om volgen, want het is toch een hele organisatie om dit schip buiten te krijgen. Het Mercatorschip is een van de pronkstukken van de stad Oostende, al is het wel jammer dat de driemaster 's nachts niet beter verlicht is. Het zal de komende maanden wel raar doen als de Mercator niet meer te zien zal zijn. Onze nieuwjaarsreceptie voor de wijkbewoners en alle Oostendenaars was gepland op het schip, maar door de herstellingswerken kon dat jammer genoeg niet.'

Jasmine Van Leerberghe

'Gelukkig komt hij terug'



Jasmine Van Leerberghe was een van de vele toeschouwers met een fototoestel in de hand. 'Ik werk als klantenbeheerder bij De Lijn en had de opdracht gekregen om zoveel mogelijk foto's te nemen van het transport, waarbij ook het openbaar vervoer in beeld komt. Ik probeer dus zoveel mogelijk kiekjes te nemen met een bus of de tram op de achtergrond', zegt Jasmine. 'Ik ben hier al van 's ochtendsvroeg, en hoop straks de Mercator ook op beeld te nemen in zee. Dit is een leuke opdracht, want het is toch speciaal om de verhuis van zo'n groot schip van dicht te volgen. Ik dacht even dat de Mercator Oostende definitief zou verlaten omdat er zoveel cameraploegen stonden, maar gelukkig komt het schip straks gewoon terug naar Oostende.'



Yves Goossens, directeur DAB Vloot

'Verhuizing is maanden voorbereid'

De bemanning voor de verhuizing van de Mercator gisteren bestond uit mensen van DAB VLOOT, het Loodswezen en de vzw Zeilschip Mercator. Het gezagvoerschap werd waargenomen door kapitein Jean-Paul Vandermeersch van DAB Vloot, bijgestaan door twee loodsen die de Mercator goed kennen. Yves Goossens, algemeen directeur van DAB Vloot, bekeek alles

vanaf de zijlijn.

'DAB Bloot is verantwoordelijk voor de begeleiding tijdens de verhuizing naar de scheepswerf en voor de opvolging van de herstelingswerken. Vooral de masten, het staand want en het campagendek worden onderhanden genomen. Verder zijn er nog enkele kleinere reparaties nodig', schetst directeur Goossens. 'De verplaatsing van het museumschip heeft



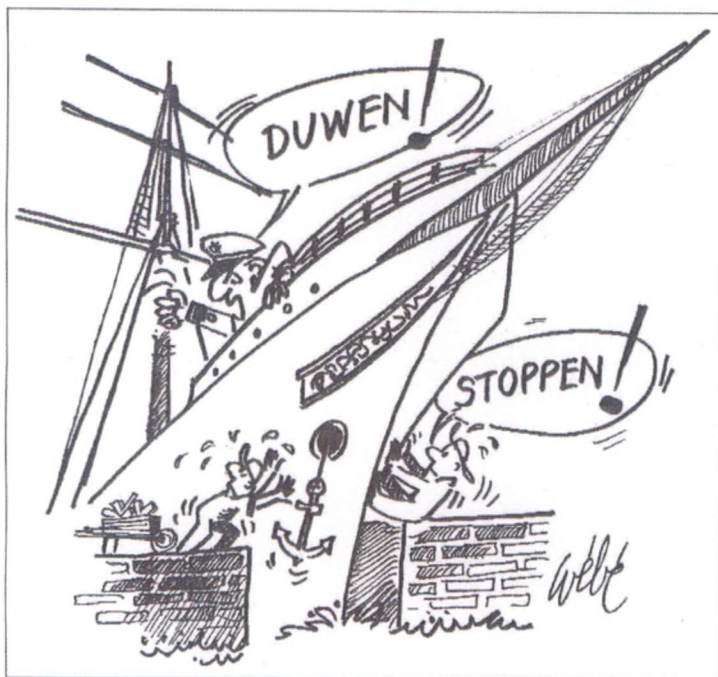
maanden voorbereidingen vergd. De moeilijkste punten zijn de bochten die het schip moet maken ter hoogte van het Stationsplein en de Vistrap, en er moet aan de sluis rekening gehouden worden met hoog- en laagtij.'

Datum: 17 oktober 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Mercator eindelijk naar werf

Mercator eindelijk naar werf



OOSTENDE – Twee keer werd het grote manoeuvre uitgesteld, maar gisteren was het dan toch eindelijk zover : Oostendes vlaggeschip de Mercator verliet zijn vaste stek in het Mercatordok om in de scheepswerf I.d.P. aan het Visserijdok dringende herstelingswerken te ondergaan. De masten, het touwwerk en het dek worden gerestaureerd. Tegen 1 april 2009 moet het voormalige opleidingsschip terug op zijn ver-

trouwde plaats liggen. Normaal zou de Mercator al op 30 september naar de scheepswerf varen, maar omwille van werken aan de sluisdeuren werd het 'verhalen' uitgesteld tot 14 oktober. Op dat moment waren de sluisdeuren echter nog altijd niet gerepareerd en daarom moest het schip nog eens twee dagen wachten op de broodnodige restauratie. Gisteren raakte het schip dan eindelijk toch door de sluisdeuren. (HH/Wébé)

Datum: 30 oktober 2008

Medium: VIOE – Provincie West-Vlaanderen

Onderwerp: Maritiem archeologisch erfgoedonderzoek in 2006-2007

2.3. Op zee

2.3.1. Inleiding

Naast de inventarisatie van de wraksites op basis van de begin 2006 beschikbare gegevens in het Belgische deel van de Noordzee, werden in 2006-2007 30 duiksessies uitgevoerd op 20 verschillende wraklocaties. Het doel van dit onderzoek was voornamelijk om een zicht te krijgen op de toestand van de onderzochte scheepswrakken aan de hand van beschrijvingen, beeldmateriaal, schetsen en stalen.

Met het eerder vermelde Europese project MACHU op het oog, werd vooral een beschrijving gemaakt van de toestand van de sites, de eigenschappen van de wrakken (diepte, ligging en oriëntatie) en hun omgeving (met bodemstalen), de mate van verzanding en de aanwezigheid en aard van mogelijke bedreigingen voor deze sites. Bijkomende informatie met betrekking tot de identificatie van de schepen, verkregen tijdens deze excursies, was uiteraard zeer welkom.

Voor het eigenlijke duikonderzoek van 2006-2007 kreeg het VIOE de medewerking van 26 duikers die op vrijwillige basis meewerkten⁶⁷: Cris Beerens, Roland Beerens, Bas Bogaerts, Filip Craey, Willy De Backer, Bert Deboeverie, Réjane Gyssens, Jan Lettens, Stefaan Maeckelbergh, Christian Mahieu, Nicolas Mouchart, Peter Provost, Frank Robert, Gilbert Rooms, Johan Samyn, Allan Soreyn, Marc Thierens, Marc Van Gyseghem, Stijn Van Itterbeek, Jan Pieter Van Mele, Pascal Vandervoort, Yves Vanhalewijn, Ivan Verkempinck, Jan Vermeire, Wim Vermeire en Jean-Marie Verschelden.

De prospecties werden uitgevoerd vanaf het onderzoeksschip de 'Zeeleeuw' (in beheer van het VLIZ en eigendom van DAB Vloot) en vanaf twee gecharterde private vaartuigen: de 'Ephyra' en de 'Dive Star'. Tijdens de meeste tochten werd de catering voor het onderzoeksteam geregeld door Nico Beernaert, Stefan Corveleyn, Pascal De Neef, Clint Lenaers en/of Franky Vereycken, technische medewerkers van het VIOE.

De begeleiding en voorbereiding van de prospecties werd verzorgd door I. Demerre, T. Lenaerts, M. Pieters en/of I. Zeebroek. In samenwerking met de duikers wordt telkens vóór de prospectie ter plaatse de gekende informatie over de te onderzoeken wraksites bestudeerd en worden er praktische en inhoudelijke afspraken gemaakt⁶⁸.

Datum: oktober 2008

Medium: Mow Mag

Onderwerp: VLOOT krijgt BEST

VLOOT krijgt BEST



De DAB VLOOT ontving onlangs de Best Award 2008, uitgereikt door RESOC (Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité) en het Economisch Huis Oostende. De mensen van Vloot kregen de prijs voor hun structurele en de laatste jaren sterk uitgebouwde ondersteuning aan het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen.

Onderaan op de foto ziet u de leerlingen van de bekroonde projecten, met als tweede van links Katrien Brackx, die het project van het MI Mercator met VLOOT heeft voorgesteld. Bovenaan: de vertegenwoordigers van de bedrijven, de scholen en de organisatoren van het graduation event. Uiterst links ziet u kapt. Yves Goossens, algemeen directeur van de DAB VLOOT.



Datum: oktober 2008

Medium: De Grote Rede

Onderwerp: Wetenschappelijk duiken: wanneer de wetenschappers natte voeten krijgen

Wetenschappelijk duiken: wanneer de wetenschappers natte voeten krijgen

Het autonoom duikpak deed zijn intrede na de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor kon een mariene wetenschapper voortaan zelf de zeebodem bestuderen. Ook vandaag nog kunnen onderwaterrobots (ROV: Remotely Operated Vehicle of AUV: Autonomous Underwater Vehicle) de mens niet volledig vervangen bij het duiken op geringe diepte (tot 100 m). Sinds het begin van deze eeuw hebben het departement BMM van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) de techniek van het wetenschappelijk duiken ontwikkeld en toegepast op hun onderzoeksschepen, respectievelijk de Belgica en de Zeeleeuw. In het Belgische deel van de Noordzee wordt deze techniek steeds meer gebruikt voor het verzamelen van gegevens, voornamelijk op wrakken en grintvelden. Hier zijn de traditionele instrumenten als grijpers en visnetten immers niet zeer efficiënt. Daarenboven kan de duiker veel gemakkelijker allerlei informatie ter plaatse verzamelen. Voorbeelden hiervan zijn het bestuderen van het gedrag van vissen, het bepalen van geologische parameters zoals de dikte van de zandlagen, de beschrijving van het reliëf van de zeebodem en archeologische prospectie.

Meer informatie vind je op:

<http://www.mumm.ac.be/EN/Monitoring/InSitu/Diving/index.php>
<http://www.vliz.be/projects/bewremabi/>



■ Wetenschappelijke duikers in actie: hier wordt de dikte van de zandlaag op de bodem bepaald. Deze meting is essentieel voor de kartering van de bodem (KBIN)

Onderwerp: Museumschip Mercator tijdelijk verhuisd



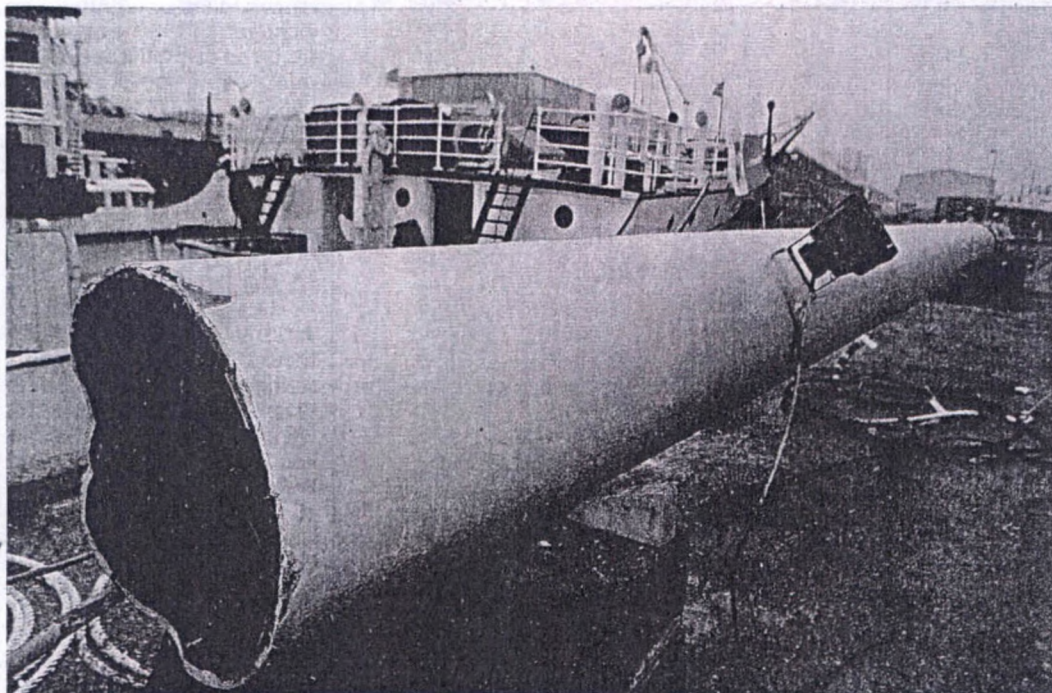
Datum: 7 november 2008

Medium: Het Laatste Nieuws

Onderwerp: Fokkemast Mercator breekt in twee

OOSTENDE

Fokkemast Mercator breekt in twee



De kanjer knapte als gevolg van een losse lasnaad. Foto JVK

Tijdens werken op de Oostendse werf IDP is de fokkemast van de Mercator in twee gebroken. Volgens projectleider Piet Leeuwercx ligt het probleem bij trillingen op de mast. Daardoor is een lasnaad losgekomen. «Op zich is dat niet zo'n groot probleem. Het kan ook makkelijk hersteld worden. Wel zullen wij nu een extra analyse uitvoeren.» De getroffen mast is niet de grootste, maar wel de zwaarste van de Mercator. Het is een rondhout waarop de vierkante zeilen worden bevestigd.

De werken duren nog tot begin april volgend jaar. Ze zullen geen vertraging oplopen.

De Mercator verliet op 16 oktober zijn ligplaats en werd toen naar de werf gebracht. De werken moeten het schip conserveren met veel aandacht voor de masten. Die moeten daarvoor uit het schip worden getild. Het is bij zo'n operatie dat de lasnaad is losgekomen. De werken, waarvoor minister Kris Peeters 1 miljoen euro vrij maakte, werden toegewezen aan de Oostendse scheepswerven IDP en Lowyck. (BPM)

Datum: 7 november 2008

Medium: Het Nieuwsblad

Onderwerp: Mast Mercator afgebroken

Mast Mercator afgebroken

OOSTENDE Een van de drie masten van het Mercatorschip is gisteren tijdens herstellingswerken op de scheepswerf afgebroken. De masten van de Mercator zijn aan het aftakelen en moeten worden hersteld. Een van de masten uit 1930 die al verwijderd was en op zijn zijde lag knakte gisteren af bij het rechtekken. Het voorval heeft geen invloed op de verdere herstellingswerken. De Mercator wordt opnieuw op haar vaste stek verwacht in april. Ondertussen organiseert de stad Oostende een fotowedstrijd rond de verhuizing van de Mercator enkele weken terug. Wie mooie foto's van de verhuizing heeft kan ze (de drie beste) opsturen naar zeilschip.mercator@telenet.be of via de website www.nieuwlevenvoordemerctor.be. Info: 059-51.70.10. (dji)

Datum: 7 november 2008

Medium: Het Visserijblad

Onderwerp: IDP renoveert Mercator

maritiem patrimonium

IdP renoveert Mercator

Op 14 oktober verliet het voormaige opleidingssvaartuig Mercator zijn vaste stek in het gelijknamige dok voor het Oostendse Stadhuis. Twee sleepboten brachten het zeilschip via de havengeul en de Visserijsluis naar het Visserijdok.

Daar meerde de prachtige driesmaster af aan de kaai van de scheepswerf IdP om er de nodige renovatiewerken te laten uitvoeren.

De renovatie gebeurt door het Vlaams Gewest en zal een miljoen euro kosten. In eerste instantie worden de masten gerenoveerd door IdP en de boegspriet. Er

wordt ook in totaal vernieuwd touwwerk voorzien.

Scheepstimmerbedrijf Lowyck zorgt vervolgens voor een vernieuwd achterdek.

Bedoeling is dat de gerenoveerde Mercator op 1 april 2009 terug naar zijn vaste stek in het Mercatordok gesleept wordt. daar zou het in een droogdok gelegd worden. Matthieu De Vestele van IdP heeft zijn twijfels bij dat droogdok: *'Een schip hoort in het water thuis. Eens je de Mercator droog legt zal het verval veel vlugger gaan. Ik denk echt niet dat het een goed idee is. Iemand zou de overheid daarvan moeten overtuigen.'*

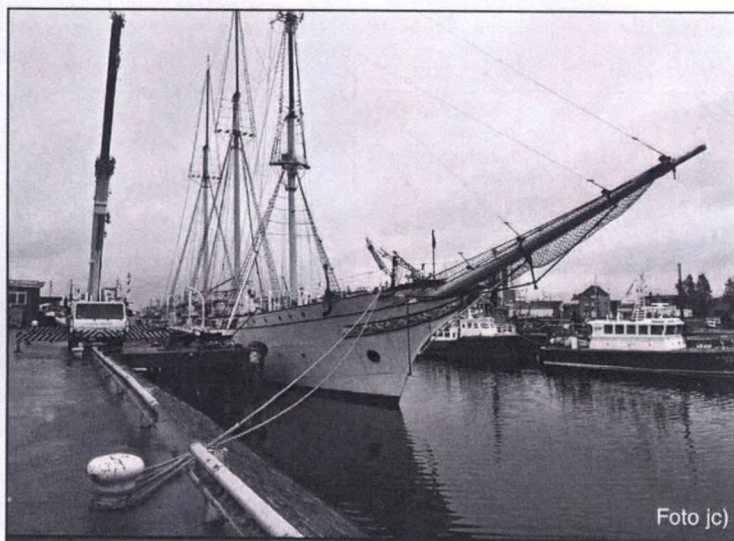


Foto jc)

Datum: 16 november 2008

Medium: Vrienden van de Vlaamse Veren

Onderwerp: Verennieuws

Vrienden van de Vlaamse Veren

Werkgroep van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon vzw

Deze nieuwsbrief wordt verzonden aan mensen die er om gevraagd hebben of die we reeds langer als belangstellende kennen.

Wilt u uitschrijven zend dan een berichtje aan walres@scarlet.be met als hoofding: "geen verennieuws meer"

Mocht u nog nieuws te weten komen over de veerdiensten, dan ontvangen we dat graag op bovenstaand e-mail adres

De veermannen met wie we contact hadden waren het er allemaal over eens: door het slechte weer van afgelopen zomer bleven de gebruikelijke pieken uit. Toch blijft de belangstelling van fietsers en andere passagiers voor een overvaart naar de andere kant een constant gegeven. Het veerwezen in ons land heeft nog steeds goede vooruitzichten voor de toekomst.

Van één veerman moesten we vernemen dat hij er mee stopt. We maakten onze wensen kenbaar in verband met het veer Rupelmonde – Wintam en we kregen fijne informatie van DAB vloot.

Veer Oud-Turnhout – Ravels stopgezet met ingang 1 oktober 2008

Jan Geest stopt er mee omdat zijn pensioenleeftijd bereikt is. Hij zette over tussen Oud-Turnhout en Ravels over het kanaal Dessel - Turnhout – Schoten. Het veer was in feite bedoeld als attractie voor zijn taverne Burcht Hertog Jan. Nu hij gestopt is met de horecazaak bleek het geen haalbare kaart om het veer voort te zetten. Het is niet uitgesloten dat een volgende uitbater dat nog zou doen, maar Jan heeft nog geen overnemer voor zijn zaak gevonden.

Het veer was een platform op metalen drijvers dat manueel over het kanaal werd getrokken met kettingen. Deze werden na de overtocht terug op de bodem van het kanaal neergelaten zodat de scheepvaart niet gehinderd werd.

Het veer lag aan fietsknooppunt 58 en de fietskaart 'Antwerpse Kempen' voorzag zelfs een variatie die van het veer gebruik maakte. Voortaan zullen fietsers om moeten langs 'brug 7', op zo'n anderhalve kilometer van het veer.

Rupelmonde – Wintam over de Schelde

De vooruitzichten voor het veer Rupelmonde – Wintam zijn rooskleurig.

Er waren nu reeds twee zeer succesvolle vaarseizoenen vanaf de steiger van het veer Schelle – Wintam op de Rupel naar Rupelmonde. In 2009 zal er een steiger zijn op de Schelde zelf, ter hoogte van Groene Dijk. De overvaart zal dan minder lang duren. Delen van de steiger zijn reeds in constructie, en ze zouden in maart 2009 ter plaatse worden gemonteerd.

Wij hebben aan de heer Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal voorgesteld om de nieuwe infrastructuur van dan af ook ten volle te benutten en het hele jaar door, 7 dagen op 7 te varen, zoals de andere veerdiensten. Dit zou het mogelijk maken dat mensen het veer ook gaan gebruiken voor de verplaatsingen van alledag.

We wachten nog op een reactie op dit voorstel.

De nieuwe veerscheepen van DAB Vloot:

DAB Vloot is de reder van de Vlaamse overheid. Zie ook www.welkombijvloot.be

Van hen kregen we een overzicht mét foto's van alle investeringen in varend materiaal sinds 2004. We pikken er de informatie over hun nieuwe veerscheepen uit:

In 2005 kwam de Lieve Bauwens in de vaart op het kanaal Gent – Temeuzen.

In 2006 volgde de Jan Van Eyck die op de Schelde wordt ingezet, meestal tussen Hemiksem en Bazel. Beide schepen werden gebouwd door Scheepswerf Grave uit Nederland.

Indrukwekkend is ook wat er nog op stapel staat:

3 veerboten bestemd voor Nieuwpoort en Oostende worden gebouwd door scheepswerf Carron te Zelzate.

Een grotere veerboot wordt gebouwd door scheepswerf SKB te Antwerpen. Deze zal op de Schelde ingezet worden.

Bij Carron wordt tevens een extra veerboot voor gebruik op het kanaal Gent – Temeuzen gebouwd.

Alvast allemaal gunstige vooruitzichten.

Datum: 19 november 2008

Medium: Knack

Onderwerp: De emmer van Raveel

**CARLOS ALLEENE
DE EMMER VAN RAVEEL**



'Ik hoop dat ze in de toekomst het nodi-

ge respect blijven opbrengen voor mijn creatie. Het vroegere Loodswezengebouw in Oostende is een kunsttempel.' Met die verzuchting van Roger Raveel pleit Carlos Alleene voor integratie van kunst in de architectuur en de omgeving. Alleenes publicatie *Roger Raveel. De tijd, de zee en Oostende. Een verborgen schat* concentreert zich in hoofdzaak op dat Loodswezengebouw. De genese van de muurschilderijen die je er aantreft, wordt nauwkeurig geanalyseerd. Raveel baseerde zich op het belangrijkste principe van de Nieuwe Visie: het kunstwerk vloeit uit in tijd en ruimte. De oranje en groene cirkels, de vierkanten, de spiegels vormen geen abstract gebeuren. Het anekdotische krijgt een symbolische bovenlaag: er zijn duidelijke verwijzingen naar de zee, naar het dagelijkse leven. Zelfs een emmer met trekker, die poetsvrou-

wen in de hal laten staan, krijgt een prominente plaats in die muurschilderijen. Met een emmer haal je vijf liter zee binnen. Noem het plastische dieverij van het alledaagse, maar ook van het ongrijpbare. Een belangrijke ontmoeting in 1945 met James Ensor kan Raveel niet negeren. Op een imponerend tableau van het Loodswezen legt Ensor beide handen op tafel: de ene realistisch, de andere abstract weergegeven. En pal tegenover Ensor de schilder Raveel. Het lijkt of beide heren een dialoog opstarten, elkaar bewonderend aanstaren. ('Dat wekt de indruk dat er iets bijzonders tussen ons aan het gebeuren is', aldus Raveel in een interview uit 2003.)

Uit Alleenes boek blijkt dat Raveel duidelijk kiest voor het Oostendse Loodswezen boven Beervelde, waar hij samenwerkte met De Keyser, Lucassen en Elias. In Oostende moest hij het alleen klaren, moest hij enkele maanden op een 'onderduikadres' wonen, kon hij een heel gebouw naar zijn hand zetten.

Alleene geeft in zijn boek ruimte voor de belangrijkste 'environmentale realisaties' van Raveel. De zwanen op de vervuilde reien van Brugge, het protestvlot op de Leie... Engagement dat je van een creatieve kluizenaar niet direct verwacht. De samensteller maakt zich bij de presentatie van die ruimtelijke werken haast nederig onzichtbaar, laat Raveel continu aan het woord, en pluist ijverig het archief van de schilder uit. Zo krijgt de lezer een publicatie in handen die zich even makkelijk laat doorbladeren als lezen.

Jan Haerynck

CARLOS ALLEENE, ROGER RAVEEL.
DE TIJD, DE ZEE EN OOSTENDE.
EEN VERBORGEN SCHAT. DEINZE.
UITGEVERIJ DE MUYTER.
165 BLZ., 50 EURO.

Datum: 25 november 2008

Medium: Humo

Onderwerp: Diepe lagen onzin

COMEDY NEVENEFFECTEN, REEKS 2

Diepe lagen onzin

Zouden alle lamme woordspelingen op de naam 'Neveneffecten' inmiddels beschreven zijn in de medische literatuur? Bij dezen wel, schatten we. In hun tweede reeks voor Canvas boren de vier heren weer diepe lagen onzin aan, en aan de trailer te beoordelen werden daarbij kosten noch moeite gespaard. Wij meenden laag overscherende bommenwerpers te ontwaren, lichtsabers uit 'Star Wars' en menig special effect.

HUMO En wij maar denken dat de VRT moest besparen.

Koen De Poorter «Cool, hè? Maar qua financiële impact valt dat wel mee, hoor: je stopt natuurlijk al je



duurst uitzijnde shots in zo'n trailer.

»Een heleboel shots zijn gefilmd op de Zeeleeuw, een boot die de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking stelt voor wetenschappelijke doeleinden, en blijkbaar ook voor absurd-wetenschappelijke doeleinden (lacht). Die bommenwerpers hebben we versierd bij legerfreaks die er eentje hadden staan. En de computereffecten hebben we gewoon zelf uit onze computer getoverd. De belastingbetalers mogen op beide oren slapen.»

HUMO In de eerste reeks parodiëerden jullie de clichés van National Geographic. Nu ook weer?

De Poorter «Onze eerste aflevering is een zoektocht naar een schat op zee. Ik weet niet of je daar al ooit een documentaire over hebt gezien, maar die zijn ellendig saai. Dus zeiden we: als we die tocht nu eens laten ondernemen door Vlaanderens bekendste schattenjager – Jommeke! En dat gaf meteen een andere dynamiek.

»Je merkt wel dat we in de loop van die dertien afleveringen verder weg gaan van die strikte documentaire stijl. In aflevering twee parodiëren we Michael Moore, daarmee zit je al snel in een iets filmischere stijl, en zo is dat gaandeweg geëvolueerd tot de pure Hollywood-cinema van de laatste aflevering.»

HUMO De eerste reeks was nog van nabij gevolgd door Bart De Pauw, maar die is inmiddels ex-Weestijnvis.

De Poorter «Hij is nog maar net weg, hè: hij heeft nog al onze scenario's voor de tweede reeks gelezen. Hij zei – en dat was plezant om te horen – dat ze veel beter waren

dan drie jaar geleden. We hebben ook meer ervaring dan destijds, en dat voelen we.»

HUMO Jonas Geirnaert daarentegen vond dat jullie 'een kwart minder grappig waren sinds Koen dertig is geworden'.

De Poorter «Sinds hij dat gezegd heeft, is hij zelf een kwart minder aantrekkelijk geworden, want ik heb eens goed op zijn muil getoekt. Overigens is Jonas zelf mentaal al tamelijk bejaard.»

HUMO Jij bent het minst bekende Neveneffect: hoe komt dat?

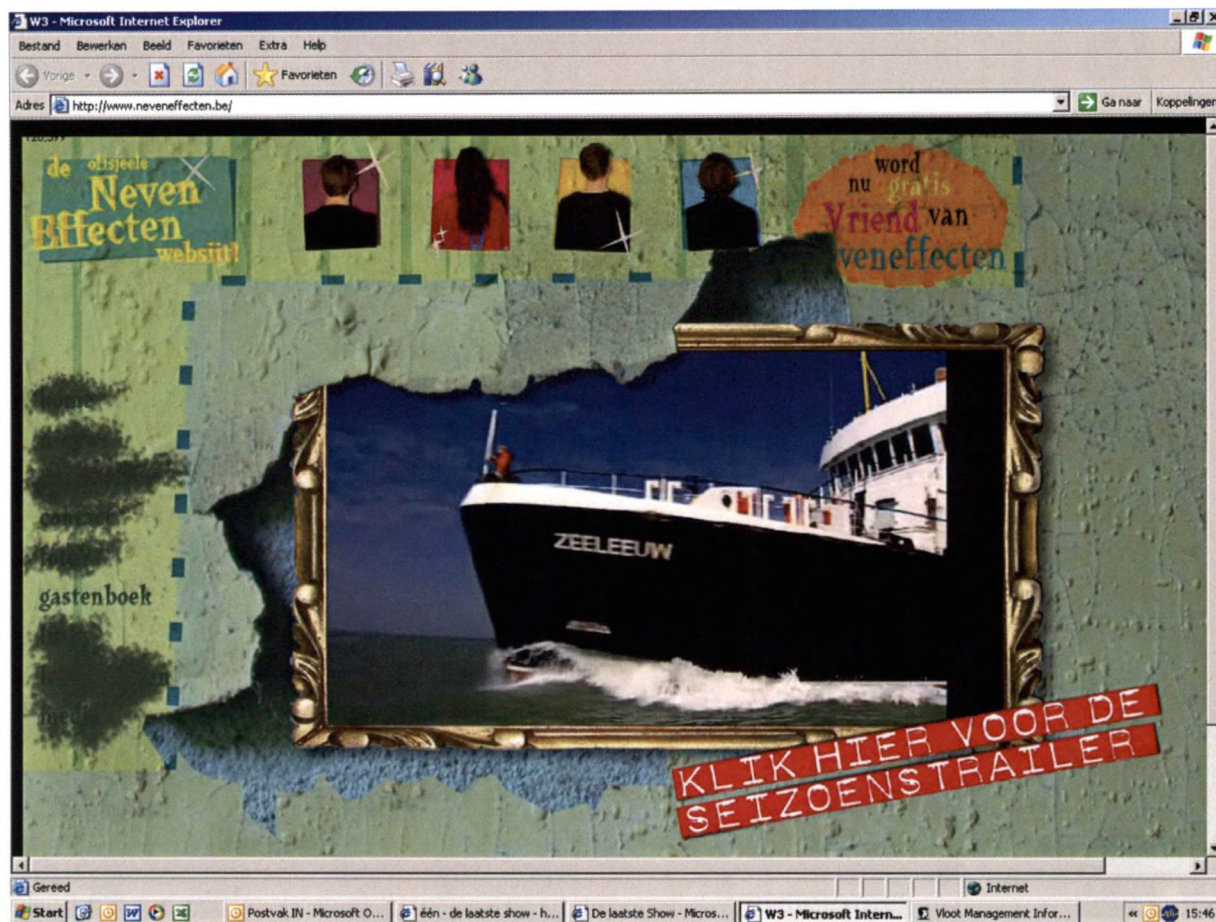
De Poorter «Mijn collega's proberen allemaal heel hard om zo vaak mogelijk met hun smoel op de tv te komen, en ik niet (lacht). Het is soms verwarrend als mijn lief aan mensen uitlegt dat ik bij Neveneffecten ben. 'Die van Cannes?' 'Nee!' 'Die van 'De laatste show' dan?' 'Nee!' 'Aha, 't is die van dat trouwfeest!' 'Nee!' 'Wie dan wel?' 'Dienen anderen.' Maar ik vind het niet zo erg om 'dienen anderen' te zijn. Het is zelfs best praktisch: niemand telt de ginflessen die ik in de Colruyt in mijn winkelkarretje laad.» (rw)

Canvas, 20.40

Datum: 28 november 2008

Medium: www.neveneffecten.be

Onderwerp: Aankondiging uitzending Neveneffecten gefilmd op de Zeeleeuw



Datum: 1 december 2008

Medium: De Lloyd

Onderwerp: Klanten tevreden over maritieme dienstverlening

Klanten tevreden over maritieme dienstverlening

Op het jongste "Maritiem Overleg" – een klantgebonden initiatief van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) – werd de tevredenheidsenquête die het agentschap eerder dit jaar onder zijn klanten hield, toegelicht. Ondanks enkele duidelijke pijnpunten, bleek in het algemeen een grote tevredenheid over de dienstverlening van het MDK.

Guy Mintiens

De enquête werd in het begin van het jaar uitgevoerd door een professioneel bureau en had betrekking op de vier afdelingen van het MDK: DAB Loodswezen, de Scheepvaartbegeleiding, DAB Vloot en de Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust. De enquête verliep voor het eerst op een uitgebreide schaal, waarbij 135 contacten bevestigd werden via vragenlijsten, telefonische gesprekken en directe interviews. Daaruit kwamen 67 relevante antwoorden.

Algemeen genomen bleken klanten goed bekend met de afdelingen van het MDK. Slechts 5% van de respondenten weet weinig over het agentschap en de meerderheid kent het zeer goed. 67% van de bevestigden heeft een goede indruk van het MDK en 45% is uiterst of zeer tevreden over de volledige dienstverlening van het agentschap. Slechts 8% is niet echt of helemaal niet tevreden.

Naast een algemene bevestiging ging de enquête ook dieper in op de verschillende afdelingen van het Agentschap. Wat DAB Loodswezen betreft, was 36% uiterst of zeer tevreden over de dienstverlening en 9% ontevre-

den, met een brede middenmoot die tevreden is. Over de middelen die het Loodswezen gebruikt om informatie te verspreiden (website, brochures en de infosessies) is iedereen tevreden, hoewel enkelen wezen op de outdated informatie van de website. Ook het Loodsen Informatiesysteem (LIS) is goed gekend en gebruikt.

Samengevat merkt commercieel directeur Tony Vuylsteke van het MDK op dat 60% van de bevestigde rederijen veel vertrouwen in het Loodswezen heeft. Ontevredenheid is er wel bij 35 à 40% van de bevestigden over de beschikbaarheid. De competentie werd niet in vraag gesteld. Zowel de rederijen als hun agenten, kapiteins, havenbesturen en terminals hebben echter overwegend een positieve mening. "De pijnpunten zijn gekend. Voor verbetering vatbaar zijn de efficiëntie en flexibiliteit bij het leveren van loodsen, waaraan ook een betere ketenbenadering kan meehelpen", aldus Vuylsteke. Hiermee samenhangend kan ook de info over de interne werking van de dienst worden verbeterd, vnl. in geval van drukte en hervatting van de diensten na slechte weersomstandigheden.



De moeilijkheden inzake prefinanciering op de Duitse werf zullen de oplevering van de nieuwe SWATH-schepen niet vertragen.

Er heerst tevens een grote tevredenheid over de correctheid en de snelheid van de facturatie. Wat op dit punt wel kan worden verbeterd volgens de bevestigden is de transparantie en – niet verrassend – de verhouding prijs/kwaliteit. Afzonderlijk werd gemeld dat de proeven met het elektronisch bestellen van loodsen positief verlopen zijn en dat vanaf volgend jaar verwacht wordt dat agenten massaal zullen overschakelen op deze methode via het e-loket.

Over de afdeling Scheepvaartbegeleiding maakte de enquête duidelijk dat rederijen en vooral terminals minder contact hebben met deze afdeling. Toch zei 60% van de rederijen en agenten dat deze afdeling een goede tot uiterst goede indruk maakt

en dat er een groot vertrouwen is in de afdeling. Havenbedrijven en vnl. havenkapiteins waren wel zeer positief over de afdeling, hoewel het feit dat de contacten tussen verkeerscentra soms moeizaam zijn hier een aandachtspunt is. Administrateur Jacques D'Havé van het MDK wist ook nog te vertellen dat het dossier rond de bouw van de SWATH-loodsschepen aan Vlaamse kant rond is. De Duitse werf die de schepen zal bouwen kent echter moeilijkheden met de prefinanciering, omdat een aantal Duitse banken zich uit het project hebben terugtrokken. Dat zou echter geen invloed hebben op de afleveringsdatum van de nieuwe loodsbotten.

www.agentschapmdk.be

Datum: 12 december 2008

Medium: De Zeewacht

Onderwerp: Bezoek de Mercator

Op zaterdag 13 december Bezoek de Mercator

■ **OOSTENDE** – Momenteel ondergaat de driemaster Mercator op de I.D.P-werf een grondige onderhouds- en restauratiebeurt. De vzw Mercator gunt iedereen die het vaartuig in het hart draagt, een kijkje aan boord om de actuele werkzaamheden te zien.

Er zijn rondleidingen aan boord door de vrijwilligers van de vzw, die de nodige deskundige uitleg geven. Momenteel ligt het schip er mastloos bij en is ook de oude beplanking van het achterdek door scheepsbedrijf Lowyck verwijderd. De masten die ondertussen gezandstraald zijn en in de I.D.P.-loods liggen en te zien zullen zijn, krijgen nu hun definitieve opknapbeurt.

Die dag kunnen ook collector's items zoals zilveren penningen, pentekeningen, pins, sleutelhangers e.d. gekocht worden. De opbrengst gaat integraal naar de restauratie van het vaartuig.

Het bezoek loopt op zaterdag van 10 tot 17 uur en is gratis. De Mercator ligt aangemeerd aan de kaai bijde I.D.P-scheepswerf, Vismijnlaan 5 in Oostende.

(ML)

Datum: december 2008

Medium: De Grote Klok

Onderwerp: Een nieuw leven voor de Mercator!

EEN NIEUW LEVEN VOOR DE MERCATOR!

Het is je waarschijnlijk al opgevallen: het Mercatordok voor het Stadhuis is leeg! Voor het eerst in jaren ligt de Mercator niet op zijn gebruikelijke plaats. Maar geen paniek, na een grondige opknappbeurt zal het zeilschip trotser dan ooit iedereen verwelkomen die Oostende binnenrijdt.

DE MERCATOR OP WERFBEZOEK

De Mercator is een uniek historisch zeilschip met een rijke geschiedenis. De Mercator werd ontworpen door poolreiziger Adrien de Gerlache (1866-1934) en was bestemd als opleidingschip voor de koopvaardijvloot. Hij werd in Leith (Schotland) gebouwd en te water gelaten in 1932.

Het schip was echter aan een grondige herstelling toe. De masten waren aan het aftakelen en voor de allereerste keer in de geschiedenis worden ze daarom met een grote kraan verwijderd. Bij het bouwen van een schip was het de traditie om een munt onder de mast te leggen. Leuk is dus dat we nu zullen kunnen zien wat de originele bouwers in 1932 onder de mast gelegd hebben! Intussen weten we dat er geen munt ligt ...



EEN NIEUW JASJE

De fokkenmast, de grote mast en de bezaansmast zullen worden gezandstraald en grondig gecontroleerd. Waar nodig, zullen ze worden hersteld. De boegspriet ondergaat dezelfde behandeling en ook het want wordt vernieuwd. Alle touwwerk wordt vervangen. Daarvoor wordt een beroep gedaan op Nederlandse specialisten in het optuigen van historische zeilschepen. Ook de dekken worden grondig aangepakt. Tegelijk met de herstelling van de masten, de dekken, de touwen en het want, zal de Mercator ook binnenin worden opgefrist.



WELKOM OP DE WERF!

De Mercator mag dan al "verdwenen" zijn, ver weg is hij niet. Het is immers de Oostendse Scheepswerf I.D.P. dat de herstelling uitvoert. Tijdens de werkzaamheden die lopen tot eind maart 2009, ligt de Mercator in het Visserijdok, langs de Vismijnlaan.

Wil je de werkzaamheden op de scheepswerf eens van dichtbij bekijken?

Kom dan naar de open werfday die plaatsvindt op zaterdag 13 december 2008 van 10.00 tot 17.00 uur. Scheepswerf I.D.P. en de vzw Zeilschip Mercator verwelkomen je graag met tekst en uitleg op de werf in de Vismijnlaan 5. Bovendien kan je de herstelling van de Mercator ook digitaal volgen op de website www.nieuwlevenvoordemercator.be.

Datum: december 2008

Medium: Universiteit Gent

Onderwerp: Marien onderzoek maakt zeeziek



“DE EERSTE VIJF MINUTEN DENK JE DAT JE DOODGAAT”

MARIEN ONDERZOEK MAAKT ZEEZIEK

Onze Noordzee is een gegeerd onderzoeks domein maar in tegenstelling tot wat velen denken niet het exclusieve terrein van de mariene biologen of geologen. Dit voorjaar nog verscheen de brochure 'UGent aan Zee' waarin alle vakgroepen die van ver of dicht bij marien onderzoek betrokken zijn, hun wetenschappelijke activiteiten toelichten. "De faculteiten Wetenschappen en Bio-ingenieurswetenschappen nemen het leeuwendeel van het onderzoek voor hun rekening", aldus prof. Magda Vincx, coördinator van de onderzoeksgroep Mariene Biologie. "Maar ook ingenieurs en juristen zijn betrokken partijen. Zij buigen zich bijvoorbeeld over de erosiebescherming van stranden, de fundering van windmolenparken

of het internationaal en Europees milieu- en zeerecht. Om maar enkele voorbeelden te noemen."

Zeeziekte is geen ziekte

Wie de zee wil onderzoeken, moet geregeld 60 kilometer verder het 'veld' op. In Oostende of Zeebrugge gaan onze onderzoekers aan boord van de Belgica R.V. of de Zeeleeuw om aan de kustlijn of ver voorbij de horizon stalen te nemen. Door weer en wind klieven ze door de golven. Meer nog, tijdens grote oceaanexpedities tussen Zuid- en Noordpool verblijven de wetenschappers weken, soms maanden op zee. Zeeziek worden is voor de meesten onder hen dan ook 'part of the job'. Leuk is anders. Of zoals een kroongetuige het verwoordde:

"De eerste vijf minuten denk je dat je doodgaat. De uren daarna heb je nog slechts één wens: stilletjes sterven."

Paul vander Eecken studeerde geneeskunde aan de Gentse universiteit en specialiseerde zich als neuskeel-oorarts in het UZGent. Hij hanteert de term zeeziekte niet omdat het verschijnsel geen echte ziekte is maar een bewegingsaandoening, en verkiest daarom de term kinetose. "Wanneer de disfunctie zich herstelt, verdwijnen de symptomen als sneeuw voor de zon. Wie ziek is, geneest niet binnen enkele seconden. Bovendien wordt een ziekte geïnduceerd door een externe factor. Kinetose niet. Daarom gebruik ik nog liever de Franse term 'le mal



Meer dan tweehonderd Gentse wetenschappers buigen zich dagelijks over het wel en wee van de wereldzeeën en oceanen. Geregeld kiezen de mariene biologen, geologen, ... het zeegat, uit op onderzoek. Eenmaal op de golven zijn er maar weinig die nooit last krijgen van zeeziekte. Dr. Paul vander Eecken, neus-keel-oorarts en expert op het vlak van zeeziekte en duikongevallen, legt uit waarom en geeft tips om je tegen het fenomeen te wapenen.

Auteur: Johan Van Praet | Foto's: Yan Verschueren

de mer' of 'ziek worden van de zee'. Met als overbekende gevolg dat de patiënt zich kotsmisselijk voelt."

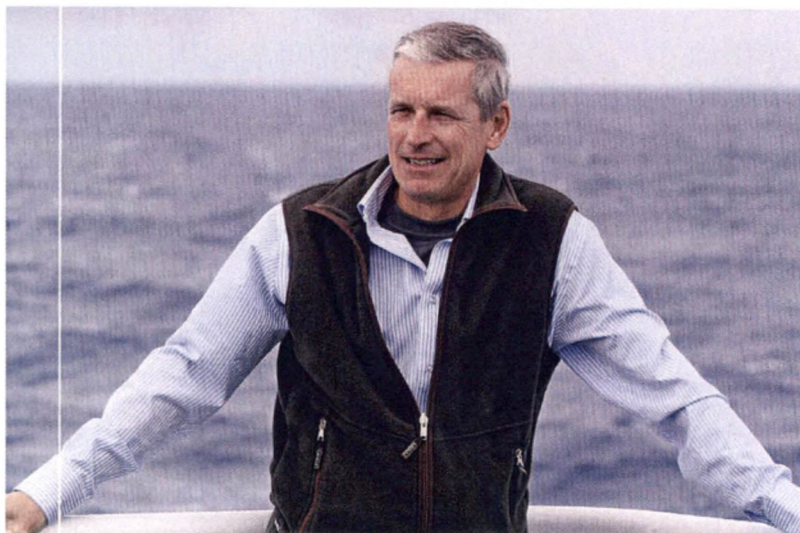
Zintuigen in conflict

De oorzaken van kinetose zijn eenvoudig en complex tegelijk en hebben altijd te maken met beweging. Zo brengt reizen met de auto, het vliegtuig, de boot, ... je lichaam in beweging zonder dat het lichaam hier zelf moet voor bewegen. Paul vander Eecken: "De positie en beweging van het lichaam worden ruimtelijk waargenomen door drie systemen in de drie assen: het evenwichtslichaam of labrynt dat de houding van het hoofd aangeeft in de ruimte, de ogen die al dan niet een beweging waarnemen en dat signaal naar de hersenen

sturen en ten slotte de proprio-receptie of het zesde zintuig. Dat zijn sensoren in de spieren, pezen en gewrichten die informatie sturen naar de hersenen over de stand van de gewrichten. De hersenen centraliseren de informatie van die drie bronnen. Wat de ogen waarnemen moet overeenstemmen met de signalen van het labrynt en de proprio-receptoren. Bij een gebrekkige registratie en coördinatie ontstaat een conflict dat de basis vormt voor kinetose. Zoals op een woelige zee wanneer het labrynt en proprio-receptoren een complexe beweging registreren terwijl de ogen die beweging niet waarnemen omdat de boot en de passagier samen in beweging zijn. Dat mechanisme wordt de zintuig-

conflict-theorie genoemd en wordt algemeen aanvaard als de enige juiste verklaring voor kinetose."

Niet iedereen is even gevoelig voor kinetose. Volgens Paul vander Eecken hangt de ernst van het zintuigconflict af van vier factoren: de sterkte, duur en het type van de prikkel, en de individuele gevoeligheid. "Bovendien kunnen een hele reeks factoren het probleem versterken of als katalysator werken: alcohol, angst, vermoeidheid, warmte, infecties en sterke geuren zoals diesel of uitlaatgassen, koffie, sigaretten, parfum, voedsel, ...", legt dr. vander Eecken uit. "Zelfs doorgewinterde zeebonken die nooit last hadden van kinetose, kunnen ooit wel zeeziek worden als de



Dr. Paul van der Eecken gebruikt liever de Franse term 'le mal de mer' dan zeeziekte.

combinatie van factoren voor hen ongunstig is. Omgekeerd zal er na gemiddeld drie dagen varen een zekere gewenning optreden en verdwijnen de ongemakken gedeeltelijk. Opgepast, de symptomen kunnen opnieuw de kop opsteken als je voet aan wal zet. Dat verschijnsel noemt men landziekte of de zogenaamde zeemansbenen."

Beter voorkomen

Kinetose gaat gepaard met een waaier aan symptomen. Voor wie ze nog nooit aan den lijve ondervond, somt dr. van der Eecken ze even op: "Duizeligheid, misselijkheid, braken, bleke gelaatskleur, zweten, beklemming en angst. Daarnaast kun je



De wetenschappers van de onderzoeksgroep Mariene Biologie (v.l.n.r. Magda Vincx, Ulrike Braeckman en Marijn Rabaut) bestuderen de invloed van de mens op het ecosysteem op zee.

Natuurgebieden in de Noordzee

November laatstleden stelden Natuurpunt, WWF en Bond Beter Leefmilieu, in samenwerking met de onderzoeksgroep Mariene Biologie onder leiding van prof. Magda Vincx, een lijvig document voor: Natuurgebieden in de Noordzee. Voor Natuur én mensen. "De Noordzee is ons grootste natuurgebied, een waardevolle biotoop dichtbevolkt met de meest uiteenlopende dier- en plantensoorten", aldus Magda Vincx. "Maar ze wordt ook druk bevaren, bevist en ontgonnen." Steeds meer activiteiten zoals zandwinning, strandopspuitingen, de aanleg van pijpleidingen, energiewinning en militaire oefeningen veroorzaken een grote druk op de mariene ecosystemen. Zo zijn door de visserij de populaties van grote predatoren zoals haaien, roggen en kabeljauw in-

gestort of zelfs verdwenen. Dit heeft belangrijke gevolgen op alle lagen van het ecosysteem. Ook het bodemleven op zee wordt grondig verstoord door het gebruik van visserijtuigen. Bodemdieren spelen nochtans een heel belangrijke rol in het evenwicht van de voedselketen. Bovendien vervullen ze een functie in de afbraak en het transport van organisch materiaal op de zeebodem. "Kortom: onze zee is niet meer zoals zij ooit was: vol met vis, met een gevarieerde bodem en rijk aan zeeleven. Toch is het nog niet te laat. Er zijn nog gebieden in de Noordzee met unieke natuurwaarden, maar ze moeten afgebakend en beschermd worden. Dat idee vindt overal ter wereld ingang. Het besef groeit dat het vijf voor twaalf is. Ook in de Europese zeeën vormt zich een netwerk van mariene beschermde gebieden."

"Behalve het natuurlijke ecosysteem van de Noordzee verkeert ook de visserij in een crisis. Ook zij verdient een duurzame toekomst. Het verzoenen van de wijdverspreide bodemvisserij met natuurbescherming is een enorme uitdaging. Deze twee zijn geen tegengestelden. Integendeel: kiezen voor de natuur én de visserij is perfect mogelijk. De brochure moet die boodschap overbrengen naar het brede publiek en tegelijk de bevolking overtuigen van de waarde en het belang van onze kustgebieden. De publicatie 'Natuurgebieden in de Noordzee' is gratis te verkrijgen bij de onderzoeksgroep Mariene Biologie. Een mail met je adres naar Marijn.Rabaut@UGent.be volstaat om een exemplaar te ontvangen.

Grensoverschrijdende expertise

De UGent beschikt sinds decennia over een gewaardeerde expertise op het vlak van mariene biologie en geologie, aquacultuur, natuurbeheer, toegepaste ecologie van zee- en kustgebieden, maritiem recht, en dergelijke. Dagelijks zijn diverse Gentse onderzoeksgroepen actief in het fundamenteel en toegepast onderzoek rond de zee. Groepen zoals Mariene Biologie of het Renard Center voor Mariene Geologie van de faculteit Wetenschappen zijn het meest bekend. Zij bestuderen onder meer de ecologie van de bodemdieren en de bodemlandschappen in zee. Maar ook ingenieurs doen onderzoek in de grenszone tussen land en zee, bijvoorbeeld op het vlak van kustwaterbouwkunde en kustverdediging of getijde- en golfenergie. Bio-ingenieurs verdiepen zich dan weer in aquacultuur, het effect van chemische stoffen op plant en dier, ... Je hebt zelfs een Maritiem Instituut binnen de faculteit Rechtsgeleerdheid dat behalve doorgedreven juridisch onderzoek jaarlijks een aantal congressen, colloquia of workshops organiseert. De behandelde thema's getuigen van een heel brede scope, zoals: 'Internationaal zeerecht', 'misdaden op zee', 'scheepsafvalstoffen en ontvangstfaciliteiten in havens', 'de wet op de bescherming van het mariene milieu en haar uitvoeringsbesluiten', enzovoort. Het zou ons te ver leiden om alle uiteenlopende onderzoeksgroepen hier in detail voor te stellen. In de brochure UGent aan Zee staan de belangrijkste beschreven. De brochure is gratis te verkrijgen, mail naar Magda.Vincx@UGent.be.

ook nog geplaagd worden door een aantal nevenverschijnselen zoals hoofdpijn, geeuwen, slaperigheid, extra speekselproductie, zuchten, hyperventilatie en futloosheid. In een eerste reactie gaat de patiënt plat liggen en de ogen sluiten. Daardoor voelt hij zich tijdelijk iets beter omdat hij het conflict beperkt: door de proprioreceptoren en ogen uit te schakelen. Het labyrint daarentegen blijft vertigo of draaiduizeligheid induceren. Zolang het lichaam zich niet volledig heeft aangepast aan de omgeving [de integratie] blijven de ongemakken aanhouden. Met andere woorden: rotatie in twee assen zonder integratie is te verdragen. Rotatie in drie assen zonder integratie niet."

Er doen uiteenlopende verhalen de ronde over wat je nu beter wel of niet eet om je te wapenen tegen kinetose. Sommigen zweren bij een zware, vette maaltijd, anderen stappen liever met een zo goed als lege maag aan boord. Een onderzoeker hield het bij een stevige cognac en dat werkte in zijn geval wonderwel. "Drink voldoende voor de afvaart maar geen alcohol", weerlegt Paul vander Eecken. "Beperk je tot mineraalwater en vermijd koolzuur-

en cafeinehoudende dranken en nicotine. Nuttig voor het vertrek gerust een maaltijd met energierijk voedsel. Ben je te zenuwachtig, hou het dan bij droge zoutkoekjes." Ook tijdens de vaart zelf kun je preventieve voorzorgen nemen. Ga bijvoorbeeld slapen als het schip begint te stampen, centraal in een kajuit zo diep mogelijk in het schip. Of kijk in de vaarrichting met de horizon als referentiepunt, maar fixeer de ho-

rizon niet. Volg de beweging en kijk zeker niet door een verrekijker. Zorg bovendien voor voldoende frisse lucht en ga dus niet in de buurt van de ontluchting van de machinekamer staan. Slaap voldoende zodat je hersenen kunnen recupereren. Word je toch misselijk? Drink dan niet, maar eet zoute koekjes om het maagzuur te absorberen en ga liggen met gesloten ogen, zeker als je je binnenin het schip bevindt.



Experimenteel vissen. Wetenschappers van de mariene biologie onderzoeken wat de impact is van sleepnetvisserij op het bodemleven. Het sleepnet dat hier wordt gebruikt is een boomkor. De onderzoekers bevissen zogenaamde schelpkokerwormriffen en gaan na wat de impact is op dit bijzonder microhabitat.

Datum: december 2008

Medium: Gent werkt

Onderwerp: VLOOT in Oost-Vlaanderen

VLOOT in Oost-Vlaanderen

VLOOT – geeft feedback over de enquête mbt haar dienstverlening in Gent

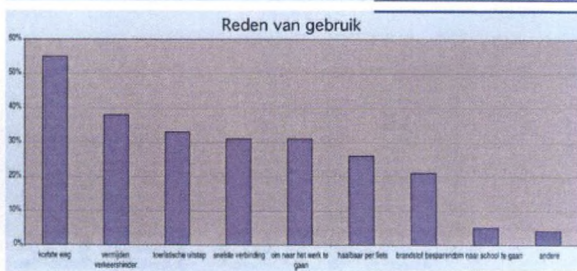
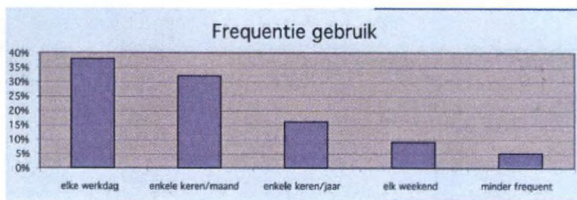
VLOOT is de reder van de Vlaamse overheid met ca 570 medewerkers waarvan ruim 500 in een varende functie. VLOOT staat in voor een aantal maatschappelijke taken:

- beloodsen te water
- vaarwegmarkering (op zee maar ook op de Schelde)
- hulpverlening (slepen en redden)
- veerdiensten op kanaal Gent-Terneuzen en op de Schelde
- ter beschikking stellen van bemande vaartuigen voor andere overheden en derden zoals scheepvaartpolitie, douane, maritiem onderwijs, enz...

De veerdiensten vormen een belangrijk aandeel in de maatschappelijke opdrachten van VLOOT (29%). Meer in het bijzonder voor de veerdiensten te Gent (Langerbrugge en Terdonk) worden per jaar gemiddeld 710.000 voertuigen overgezet, 79.000 bestel- en vrachtwagens en 245.000 tweewielers en voetgangers.

Uit de enquête die gevoerd is begin juni 2008 door een extern bureau (GfK Significant) blijken 40% van gebruikers elke dag de veerboot van VLOOT te nemen en dit om uiteenlopende redenen zoals kortste weg, woon-werkverkeer, vermijden van verkeershinder,

Als algemene conclusie kon gesteld



worden dat het imago en het vertrouwen in de veren bijzonder goed scoren (tevredenheidsscores zeer tot uiterst tevreden is 90%). VLOOT heeft intussen

wel verder onderzoek opgeijnd met betrekking tot het punt waar nog verbetering mogelijk is, namelijk de bewegwijzering voor de ad hoc gebruikers.



VLOOT stelt momenteel 24 werknemers tewerk op de veren Terdonk en Langerbrugge. Om de natuurlijke afvloeit op te vangen moet VLOOT tegen 2012 in totaal ca 150 nieuwe varende medewerkers aanwerven waarvan minstens 5 op deze veerdiensten. VLOOT wenst zich dus niet alleen als een dynamische onderneming in de haven van Gent maar ook als potentiële werkgever in de haven voor te stellen. Hier een sfeerbeeld tijdens 'open schip' van de Lieven Bauwens ter gelegenheid van de eerste Vlaamse havendag in de haven van Gent (Terdonk).



www.welkombijvlood.be • 059 566 311

Datum: 19 december 2008

Medium: de Zeewacht

Onderwerp: Mercator

600 mensen bezoeken openwerfdag scheepswerf I.D.P

Mastloze Mercator in de kijker

■ **OOSTENDE** – Vorige zaterdag bezochten ca. 600 geïnteresseerden de scheepswerf I.D.P waar de driemaster Mercator momenteel een restauratiebeurt ondergaat.

ONDANKS het erg gure weer bezochten een kleine 600 mensen de scheepswerf I.D.P aan de nieuwe werfkaai waar Oostendes maritieme visitekaartje voor een grondige opknapbeurt aangemeerd ligt. De bezoekers konden zowel aan boord als in de grote loods waar de masten momenteel onder handen genomen worden.

Philippe Devestele : „De masten zijn ondertussen gezandstraald maar er is toch wat eer laswerk dan oorspronkelijk voorzien. We voorzien het terugplaatsen op dek medio januari.” De tweede ingreep is de vernieuwing van de beplanking van het achterdek. „De vroegere bevloering is weggenomen. Nu moet de stalen onder-vloer volledig ontroest worden. Dat doen we door hydrojetting :



Het was al donker toen het laatste groepje Oostendenaars door een vrijwilliger van de vzw Mercator op het mastloze schip werd rondgeleid. (Foto ML)

met een hoge drukspuit van 2500 bar komt het naakte staal weer bloot en kan een nieuw houten dek worden gelegd door scheepstimmerbedrijf Lowyck”, zegt I.D.P.-zaakvoerder Devestele.

Zelf had hij wel een paar duizend mensen verwacht op dit gastvrije initiatief maar hij was toch gelukkig dat veel liefhebbers van klas-

sieke zeilschepen vanuit het gehele land kwamen afgezakt o.a. om foto's van het mastloze vaartuig te kunnen nemen. De opkomst van de Oostendenaars viel wat tegen. Devestele schat dat de Mercator medio april weer aan zijn vertrouwde ligplaats zal kunnen aanmeren. (ML)

Datum: 31 december 2008

Medium: de Lloyd

Onderwerp: VLOOT en het eco-beleid

■ DAB Vloot kiest voor alternatieve energie

De DAB Vloot wil het voortouw nemen in de strijd tegen de opwarming van de aarde en is daartoe reeds voor 50% van het totale verbruik van haar vaartuigen overgeschakeld op zwavelarme brandstof. De 'reder van de overheid' werkt ook samen met de Universiteit Gent aan een project rond het gebruik van andere alternatieve brandstoffen en laat op een oude loodsjol proeven uitvoeren rond scheepsaandrijving met behulp van herbruikbare energie en zonnepanelen.

