

"De Bijzondere Dienst der Kust"

100 jaar samenleven met de zee
1898 - 1998



5747

1898 - 1998

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

100 jaar samenleven met de zee

Een hernieuwde kennismaking met de afdeling Waterwegen Kust

Uitgegeven ter gelegenheid van haar eeuwfeest

15 oktober 1998

Thermae Palace Hotel Oostende

VLIZ (vzw)

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE

Oostende - Belgium

Inhoudstafel

Inhoudstafel

Voorwoord	1
Leve de eeuweling	2 - 3
Onbekend maakt onbemind	4 - 5
Wat is daar zo bijzonder aan ?	6 - 7
 Historiek	 9
De jubilaris : naam en adres	11 - 12
Een eeuw samenleven met de zee	13 - 14 - 15
Directeurs aan het woord : ir. Robert Simoen	17 - 18 - 19
Directeurs aan het woord : ir. Herman Verslype	21 - 22
Directeurs aan het woord : ir. Pierre Kerckaert	23 - 24
Directeurs aan het woord : ir. Erik Blomme	25 - 26
Directeurs aan het woord : ir. Bernard De Putter	27 - 28
Kaart van het ambtsgebied	29
 Voor de scheepvaart	 31
De zee in kaart gebracht	33
Over baggerbeugels en paardenmoddermolens	34 - 35
Belangrijke metingen op zee	36 - 37
Voorspellingen van waterstand, golven en wind	38 - 39
 Omtrent kusthavens	 41
Blankenberge : kleine maar fijne haven	43 - 44
Nieuwpoort : van vissershaven tot jachthaven	45 - 46 - 47
Oostende : met mondjesmaat uitgebouwd	49 - 50
Oostende : een vernieuwde haven in wording	51 - 52 - 53 - 54
Zeebrugge : een haven voor Brugge	55 - 56 - 57
Zeebrugge : een polyvalente wereldhaven	58 - 59 - 60 - 61 - 62
Raamcontract voor de voorhaven : een primeur	63 - 64 - 65 - 66
Militair paalwerk wordt wandelstaketsel	67 - 68
 De kust verdedigen	 69
Zeewering en ruimtelijke ordening	71 - 72
De kust beweegt : goed beheer vraagt visie	73 - 74 - 75
Opruimen van oorlogsresten	76
Een duinengebied met historische waarde	77
Mooie stranden, hoge duinen, nieuwe parken	78 - 79 - 80
Zeedijken : beschermende promenades	81 - 82 - 83
Nieuw strand met zachte hand	84 - 85 - 86

Ook binnenvaart

Het bekken van de IJzer
Aan de oever van...
Waterwegen overbruggen
Bouwen alleen volstaat niet
Afstandsbediening voor bruggen

87

89 - 90
91 - 92
93 - 94 - 95
96
97

Onze mensen

Wie doet wat ?
Het organogram
Wie doet wat ?
De vriendenkring

99

100 - 101
101
102 - 103 - 104
105 - 106

Nawoord

Dankbetuiging

107

108 - 109 - 110

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Voorwoord

Voorwoord

Leve de eeuweling

Leve de eeuweling

ir. Fernand Desmyter,

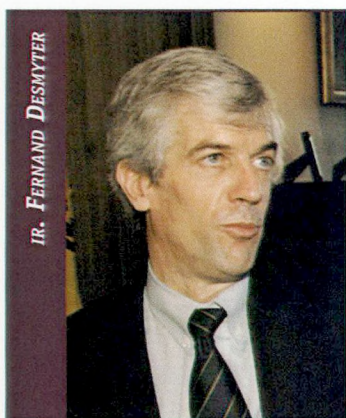
secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur

De afdeling Waterwegen Kust bestaat honderd jaar en dat moet gevierd worden. Ter gelegenheid van dit eeuwfeest wordt natuurlijk ook even teruggeblikt en stilgestaan bij de verschillende evoluties die de afdeling gedurende deze honderd jaar heeft meegemaakt.

Zo onderging de afdeling sinds haar oprichting in 1898 verschillende naamveranderingen. In het vroegere ministerie van Openbare Werken was ze gekend als de *Bijzondere Dienst der Kust*, en later als de *Dienst der Kust* en de *Dienst der Kusthavens*. Na de staatshervorming in 1988 werd ze ondergebracht bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, meer bepaald bij de administratie Waterwegen en Zee- wezen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Haar naam werd toen omgedoopt in de huidige naam, de *afdeling Waterwegen Kust*.

Naast de naamveranderingen kende de afdeling uiteraard ook vele structu- rele veranderingen. Haar takenpakket bleef echter grotendeels on- gewijzigd. De uitbouw en het onderhoud van de haveninfrastructuur, de kustverdediging en het in stand houden van het strand- en duinen- gebied zijn nog steeds haar belangrijkste opdrachten.

Bleef de inhoud van haar taken gelijk, de uitvoering ervan werd steeds beter. De afdeling Waterwegen Kust bedient zich van de nieuwste technieken om haar diverse opdrachten optimaal uit te voeren. Want deze afdeling mag dan wel *een eeuw oud* zijn, ze is nog steeds *jong van geest* en vastberaden om het hoofd te bieden aan de nieuwe uitdagingen.



IR. FERNAND DESMYTER

Zo zijn de ecologische principes haar niet onbekend. Door het gebruik van ecologisch verantwoorde oever- en kustverdedigingstechnieken die een minimale impact hebben op de plaatselijke fauna en flora blijven wij niet alleen gespaard van overstromingen, maar wordt tevens aan milieuzorg gedaan.

Verder beroept de afdeling Waterwegen Kust zich op de meest geavanceerde informaticatechnologieën voor de uitvoering van allerhande hydrografische studies en waterbouwkundige werken.

Ook het bevorderen van strand- en watergebonden recreatie is één van haar kerntaken. Mede door haar toedoen kunnen jaarlijks duizenden vakantiegangers genieten van onze mooie stranden en duinen, maar ook van de pleziervaart die de jongste jaren steeds meer bijval kent.

Na honderd jaar mag de afdeling Waterwegen Kust zich terecht met fierheid een eigentijdse organisatie noemen, die nog steeds flexibel en efficiënt inspeelt op de nieuwe uitdagingen. Het is dan ook met gepaste trots dat ik dit jubileum inleid : *Leve de eeuweling !*

Onbekend maakt onbemind

ir. Jan Strubbe,

directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen

De administratie Waterwegen en Zeewezen is een onderdeel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, dat zelf behoort tot het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het ministerie staat ten dienste van de Vlaamse regering. Voor alle administraties zijn de opdrachten vastgelegd. Deze omvatten zowel de voorbereiding als de uitvoering van het beleid.

De kerntaken van de administratie Waterwegen en Zeewezen liggen op diverse terreinen.

Onze administratie staat ten dienste van haar klanten. Dat zijn de Vlaamse burgers, de omwonenden aan een waterweg, de schippers, de reders en de producenten, consumenten en recreanten op en langs een waterweg, aan de kust en op zee.

De internationale gemeenschap is klant via het waterwegennet en de zeehavens.

Zij zorgt voor het waterbeheer in de rivieren en kanalen, zij maakt de zee- en binnenscheepvaart mogelijk, zij stimuleert de ecologische ontwikkeling van de waterlopen, maakt de waterlopen geschikt voor recreatie en zorgt voor een betere inpassing van de waterwegen in het landschap. De administratie Waterwegen en Zeewezen treedt hierbij op als beheerder van de waterwegen en de maritieme toegangswegen.

De administratie Waterwegen en Zeewezen beschikt over twee beleidsafdelingen. Er zijn zeven beleidsuitvoerende afdelingen die elk een specifiek dienstverleningspakket hebben.



De afdeling Waterwegen Kust, die dit jaar haar eeuwfeest viert, is zo'n uitvoerende afdeling met een specifieke territoriale bevoegdheid. De kuststreek en het achterliggend gebied dat voor wat betreft beveiliging afhankelijk is van de kustverdediging heeft een grote zowel recreatieve, economische, toeristische als ecologische waarde. De afdeling Waterwegen Kust beheert de zeewering en baat die uit. De Vlaamse kustlijn is permanent in beweging, opvolging en studie van de evoluties van duin, strand en zeebodem, alsook het in kaart brengen is dus van essentieel belang. Overstromingsrampen zijn onaanvaardbaar, de beveiliging wordt verzekerd door het opbouwen van natuurlijke kustverdediging - strand en duin -, het instandhouden van de bestaande infrastructuur - strandhoofden en zeedijken - en de uitvoering van zachte maatregelen - strandverhoging en beplanting. De afdeling werkt bovendien mee met alle bevoegde instanties aan het uitbouwen van een integraal kustzone-beheer, gebaseerd op duurzame ontwikkeling en goede ecologische milieupraktijken.

De afdeling Waterwegen Kust beheert en exploiteert ook de kanalen. Zij werkt mee aan een plan voor het IJzerbekken om een voldoende hoog veiligheidsniveau tegen watersnood in de regio te realiseren. Bij al deze inspanningen wordt optimaal rekening gehouden met de ecologische functie.

In samenspraak met de havenbesturen maakt de afdeling de goede toegang tot de zeehavens en de bouw van haveninfrastructuurwerken aldaar mogelijk, ten dienste van scheepvaart en pleziervaart.

Het honderdjarig bestaan van de afdeling Waterwegen Kust kon niet ongemerkt voorbij gaan. De viering van dit jubileum kadert in de strategie van de administratie om zich naar het groot publiek te richten en via communicatie haar doelstellingen en de realisatie daarvan kenbaar te maken. Onbekend maakt onbemind, deze hernieuwde kennismaking met de voormalige Bijzondere Dienst der Kust is dan ook noodzakelijk om de burger, en meer in het bijzonder de kustbewoner bewust te maken van het bestaan en de taken van deze afdeling die hem of haar in meer dan één, bovendien zeer belangrijk aspect van het dagelijks leven raakt, en het *samenleven met de zee* mogelijk maakt.

Wat is daar zo bijzonder aan ?

ir. Bernard De Putter,

directeur-ingenieur, afdelingshoofd Waterwegen Kust

Aan het einde van de negentiende eeuw begon de overheid werk te maken van aanzienlijke modernisering op en langs de bevaarbare waterlopen. Tot op dat ogenblik waren binnen het ministerie van Openbare Werken, in het Bestuur der Wegen uit het Korps van Bruggen en Wegen drie afdelingen samengesteld, die elk drie provincies onder hun bevoegdheid hadden. Vooral op het vlak van de bevaarbare waterlopen ontstonden specifieke taken die aan de provinciale directies werden onttrokken en toebedeeld aan *Bijzondere Diensten*.

In 1906 telde het Bestuur van Bruggen en Wegen acht bijzondere diensten. Zeven daarvan hoorden tot het Bestuur der Waterwegen dat onder tussen een autonome eenheid was geworden naast het Bestuur der Wegen, het Bruggenbureau en het Bestuur der Gebouwen. In 1880 was de *Bijzondere Dienst van de Zeeschelde* opgericht, in 1881, de *Bijzondere Dienst van de Maas*, in 1898 de *Bijzondere Dienst van de Steenkoolkanalen* en eveneens in 1898 de ***Bijzondere Dienst der Kust***.

De oorspronkelijke opdrachten van deze laatste waren: het bouwen van een nieuwe zeesluis met vlotdokken en de uitbreiding van haveninrichtingen in Oostende, alsook het bouwen van een haven in Brugge en een haven in Zeebrugge, en van een zeekanaal dat deze twee havens zou verbinden. Pas later zijn deze bevoegdheden uitgebreid. De *Bijzondere Dienst der Kust* kreeg nog het beheer toegewezen van de volledige kustlijn, met de vier havens, Blankenberge, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Ook het beheer van de kanalen die in de zee uitmonden werd toegevoegd, Brugge-Oostende, Plassendale-Nieuwpoort, Nieuwpoort-Duinkerke, Ieper-IJzer, Ieper-Komen, het Lokanaal, de Bergenvaart en de rivier de IJzer zelf.



IR. BERNARD DE PUTTER

De Bijzondere Dienst der Kust kreeg het toezicht toegewezen op het Boudewijnkanaal en het kanaal Brugge-Sluis. Men moest bovendien instaan voor het onderhoud van de passen in zee en de toegangsgeulen tot de zeehavens Oostende en Zeebrugge en de Scheldemonding. Het onderhoud van de vier kusthavens en hun havengeulen, het onderhoud en de bescherming van de stranden en de domeinduinen ging ook tot de opdracht van de Dienst behoren.

In 1894 was de Hydrografische Dienst opgericht, met een afdeling Kust die in 1931 aan het Bestuur van het Zeewezen van het ministerie van Verkeerswezen was toegevoegd. Vanaf 1953 werd deze afdeling overgeheveld naar het ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw en kwam ook bij de Bijzondere Dienst der Kust terecht.

Uitzonderlijke *diversiteit* in de opdrachten

De huidige afdeling Waterwegen Kust behoudt nog steeds het leeuwen-aandeel van de oorspronkelijke opdrachten. Het beheer van de zeehavens Oostende en Zeebrugge mag dan al zijn overgedragen aan autonome havenbesturen, de uitbouw van de haveninfrastructuur en de het structureel onderhoud blijven nog altijd taken van onze afdeling. Er worden kaaimuren gebouwd, havenwegen aangelegd, kaaiterreinen uitgerust, dokken uitgebaggerd, roll on-roll off-installaties, sluizen en bruggen gebouwd. Het vrijhouden van de toegangs- en de havengeulen blijft een belangrijke bekommernis.

In Nieuwpoort en Blankenberge wordt verder gewerkt aan de jachthaveninfrastructuur.

Langsheen de kust worden de zeewerende duinen onderhouden en beplant, zeedijken vernieuwd, zeedijkwandelwegen aangelegd, stranden kunstmatig verhoogd en strandhoofden gebouwd.

Er lopen diverse projecten voor de instandhouding en zelfs de creatie van natuurgebieden.

In de kanalen en de IJzer worden onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd, wij voorzien de waterlopen van nieuwe bruggen, van nieuwe, ook ecologische oeververdediging, van sluizen en dijken die een betere waterbemeesting in de hand werken en van uitrusting voor de pleziervaart.

De verregaande diversiteit van onze opdrachten wekt niet zelden verbazing, verwondering en ja zelfs bewondering op. Voor zowel de medewerkers als het groot publiek is het die verscheidenheid die van de afdeling Waterwegen Kust een bijzondere entiteit maakt, even bijzonder als de oorspronkelijke ooit was.

Deze brochure poogt een beeld te scheppen, niet enkel van het rijke palmares van de Bijzondere Dienst der Kust, maar evenzeer van de veelzijdigheid van de jubilerende afdeling Waterwegen Kust.

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Historiek
Historiek

De jubilaris : naam en adres

Het Ministerie van Openbare Werken is opgericht in **1837**, vanaf 1884 is er sprake van een *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics*, ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken met binnen dit departement vanaf **1886** vier besturen waaronder *Ponts et Chaussées*, het Bestuur van Bruggen en Wegen.

Oorspronkelijk valt de kust in het geheel, en de enige kusthaven Oostende onder de bevoegdheid van een provinciale onderafdeling van dit Bestuur van Bruggen en Wegen - Tweede directie te Brugge, onder de benaming *Arrondissement Oostende*.

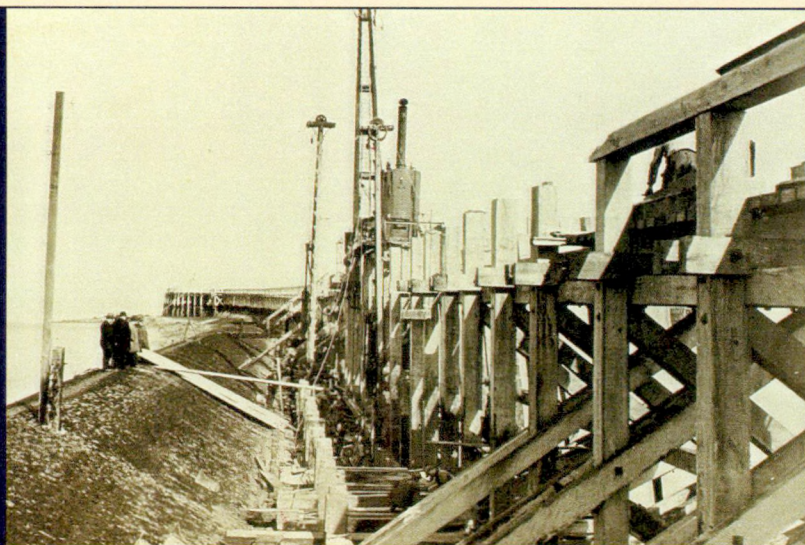
In **1898** wordt de *Bijzonderen Dienst der Kust* met zetel in Oostende opgericht, onder de benaming *Ministère de l'Agriculture et des Travaux Publics - Ponts et Chaussées - Service Spécial de la Côte*. Nog tot in de helft van de vijftiger jaren wordt de betiteling *Bijzonder* aangehouden.

Alhoewel de naam van het departement zelf geregeld verandert, werkt de afdeling tot 1989 onder de naam *Ministerie van Openbare Werken - Bestuur der Waterwegen - Dienst der Kust*, met twee directies, te weten de directie Oostkust en de directie Midden- en Westkust.

Na **1989**, ten gevolge van de regionalisering, loopt een overgangsperiode met aan het hoofd in Brussel een staatssecretaris voor institutionele hervormingen. De benaming van de afdeling, toen nog een Dienst, blijft alsnog ongewijzigd.

In het kader van de voortgezette regionalisering wijzigt in **1990** een en ander aan de naamgeving. Voortaan wordt gewerkt onder de noemer *Diensten van de Vlaamse Executieve - Openbare Werken en Verkeer, Bestuur der Waterwegen en van het Zeewezen - Dienst der Kust*.

ARCHIEFFOTO: STAKETSEL OOSTENDE



In **1991** wordt de Dienst der Kust Oostende samengevoegd met de Dienst Zeewezen Oostende die door het ministerie van Verkeerswezen wordt afgestoten. Alweer komt een nieuwe benaming opdagen. Dit keer wordt het *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie voor Waterinfrastructuur en voor het Zeewezen - Dienst der Kusthavens*. Er volgt een herstructurering met twee directies, de directie Havens en Kanalen, en de directie Kust en Zee.

In **1995** worden Kust en Zeewezen opnieuw elk een afzonderlijke entiteit, dit keer zijn het afdelingen: de afdeling Zeewezen Kust en de afdeling Waterwegen. De voormalige Bijzondere Dienst der Kust reilt en zeilt nu onder de titel *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - departement Leefmilieu en Infrastructuur - administratie Waterwegen en Zeewezen - afdeling Waterwegen Kust*.

De Bijzondere Dienst der Kust zetelt vanouds in Oostende. De eerste burelen werden destijds ondergebracht in de voormalige villa van de eerste Belgische Koningin, Huize Louise Marie in de Langestraat 69. De overlevering wil dat de eerste directeur zijn kantoor liet installeren in de vroegere slaapkamer van de vorstin.

In 1954 verhuisde de Bijzondere Dienst naar de Christinastraat waar in nummer 113 voorheen de kantoren van het ministerie van Financiën - de belasting - waren gehuisvest.

De Dienst der Kust deinde uit in de zeventiger jaren, een direct gevolg van de geplande werken in de Zeebrugse haven. Uit de uitbreiding van het kader volgde plaatsgebrek en in 1974 vond de Dienst der Kust onderdak op het Ernest Feysplein, in residentie De Mast.

In 1984 neemt de Dienst der Kust haar intrek in het Administratief Centrum in Oostende, aan de Vrijhavenstraat 3, tot op heden de thuisbasis van de afdeling Waterwegen Kust.



1898 - 1998 een eeuw samenleven met de zee

Honderd jaar geleden werd door Koning Leopold II bij Koninklijk Besluit van 31 maart 1898, officieel de *Bijzondere Dienst der Kust* opgericht, met zetel in Oostende, als onderdeel van het Bestuur van Bruggen en Wegen.

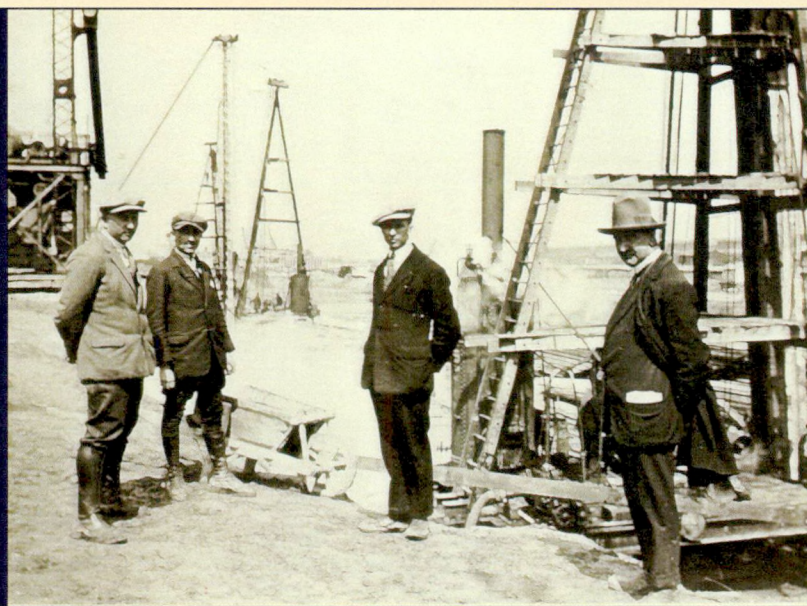
Dat die oprichtingsdatum evenwel niet de echte start was, mag blijken uit wat hierna volgt.

Reeds vroeger was in Oostende een dienst gevestigd was, die de openbare werken aan de kust onder haar bevoegdheid had. Het is bekend dat ingenieur Pierre Demey, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen, in november 1886 aangesteld is als hoofd van een dienst, bevoegd voor de kust en met zetel in Oostende, afhankelijk van het Provinciaal Bestuur.

Toenmalig bureauchef Jean-Baptiste Marchal schreef in zijn vrije tijd nota's over de geschiedenis van Bredene. Ergens vermeldt hij dat ... *op 18 oktober 1897 door het Bestuur van Bruggen en Wegen, Bijzondere Dienst der Kust te Oostende, werken werden aanbesteed tot uitbreiding van de haveninrichtingen van Oostende.* De Bijzondere Dienst bestond dus al officieus vóór deze datum.

In 1869 trad de 25-jarige Pierre Demey in dienst als ingenieur bij Bruggen en Wegen. Hij wordt belast met de leiding van de dienst aan de westkust. In 1877 bevordert hij tot eerstaanwezend ingenieur bij het Provinciaal Bestuur in Brugge. Demey ontpopt zich tot een autoriteit op gebied van waterbouwkunde. Hij publiceert in 1885 zijn *Etude sur le régime de la côte de Belgique*, een werk dat bekroond wordt met een toen zeer belangrijke prijs uitgelooft door Koning Leopold II, voor studies betreffende de havenbouw en de strandverdediging aan onze kust. Het werk zal lange tijd als enig wetenschappelijk document terzake gelden.

ARCHEFFOTO: WERFBEZOEK



In december 1885 wordt Pierre Demey hoofdingenieur-directeur, in november 1886 staat hij aan het hoofd van de dienst der kust in Oostende. In deze functie wordt hij weldra een vertrouwensman van Koning Leopold II, die hem dikwijls raadpleegt voor ontwerpen van kust- en havenwerken, alsook voor de grote urbanisatieplannen van de stad Oostende op het einde van de 19de eeuw. Er bestaan foto's waarop de Koning met ir. Demey wandelend op de Oostendse zeedijk of het strand te zien zijn.

Op 10 oktober 1894 wordt een Conventie gesloten tussen de Staat en de stad Oostende voor het bouwen van een nieuwe zeesluis en vlotdokken, en het uitvoeren van verdere uitbreidingswerken aan de Oostendse haven. De plannen hiertoe zijn ontworpen door Pierre Demey. Vanaf einde 1897 voert men de werken uit onder zijn leiding. Op 19 juni 1898, bij de eerste-steenlegging door Leopold II, krijgt de nieuwe zeesluis naar de vlotdokken de naam Demeysluis. Ingenieur Pierre Demey mag terecht gelden als de voorloper van de Bijzondere Dienst der Kust.

Ruim een maand na zijn overlijden op 26 februari 1898, wordt bij Koninklijk Besluit de dienst officieel geïnstalleerd. De leiding komt in handen van ingenieur Van Gansberghe.

Een eerste taak was de uitvoering van de plannen voor de nieuwe havens van Zeebrugge en Oostende.

De Bijzondere Dienst der Kust werkte ook mee aan de in 1906 voltooide Koninklijke Galerijen langs de Oostendse zeedijk en ontwierp vanaf 1906 de plannen voor de aanleg van de Elisabethlaan.

Het is een vrijwel onmogelijke opdracht om de historiek van de Dienst terug te vinden die de periode tussen 1914 en 1945 omvat. Dit is uiteraard te wijten aan de twee Wereldoorlogen en het feit dat in 1940 het hele archief uit Oostende naar het Franse Poitiers werd weggevoerd.

In het oorlogsgebeuren van '14-'18 hebben de sluizen op en de waterbemeestering rond de IJzer, die ook tot het ambtsgebied van de Dienst der Kust behoorde, een meer dan grote rol gespeeld:

BORSTBEELD VAN IR. PIERRE DEMEY



Vanaf 1945 waren de inspanningen van de Bijzondere Dienst der Kust vooral gericht op het herstel van oorlogsschade en het opruimen van wrakken. Hoofdingenieur-directeur Jozef Lagrou beschikte over een team van drie ingenieurs om alle werkzaamheden aan de kust in goede banen te leiden.

Na de bevordering van ir. Lagrou nam ir. Louis Van Rijsselberghe de leiding van de Bijzondere Dienst der Kust over. Hij werd in 1952 opgevolgd door hoofdingenieur-directeur Jozef Verschave.

In dat jaar startte een programma voor kustverdediging, voor de bouw van strandhoofden. In het voorjaar van 1953 brak een hevige storm los. Aan de Oostkust ontstonden zware bressen in de zeewering, hele stukken strand en duinenvoeten spoelden weg. In Oostende liep de halve binnenstad onder. De Bijzondere Dienst der Kust volgde de ramp van nabij en zette alle middelen in om de schade te beperken en de dreiging te keren. In de komende jaren werden programma's opgezet voor verregaande kustverdediging, gaande van zeedijkversterkingen over strandhoofden en strandverhogingen. Hoofdingenieur-directeur Verschave kreeg regelmatig bezoek van de toenmalige minister van Openbare Werken om samen de krachten uit te zetten die het beleid aan de kust wenste te volgen. Het was onder andere in die periode dat de ideeën voor verdere uitbreiding van de haven in Zeebrugge ontkiemden. Hoofdingenieur-directeur Jozef Verschave drukte zijn stempel op de kust, samen met zijn drie ingenieurs, Marcel Gunst, André Dereere en Robert Simoen. Het is deze laatste die hem in 1967 als hoofdingenieur-directeur bij de Dienst der Kust zou opvolgen, toen Jozef Verschave directeur-generaal werd van het Bestuur der Waterwegen.

De werking van een overheidsdienst volledig beschrijven, meer bepaald van een uitvoeringsdienst van het ministerie van Openbare Werken, en dan nog wel over een periode van 100 jaar, is voer voor geschiedschrijvers en vraagt uiteraard een groter bestek dan deze brochure. Er zijn nog slechts heel weinig getuigenissen te vinden. De meeste gegevens zijn mondeling en zeer fragmentarisch doorgeleverd. In de diverse artikelen die volgen wordt toch regelmatig verwezen naar het verleden, maar in hoofdzaak zijn de recente realisaties van de afdeling Waterwegen Kust naar voor gebracht.

Directeurs aan het woord

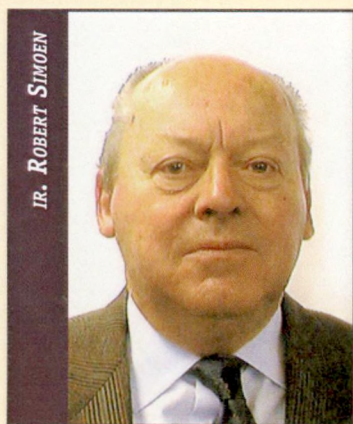
ir. Robert Simoen (° 11.03.1924)

“De Dienst der Kust is ongetwijfeld één van de belangrijkste afdelingen van Openbare Werken in ons land. Er is trouwens uiteraard maar één dienst in ons land, frontaal gelegen op het kustfront, waar, met of tegen de zee, echte werken worden uitgevoerd die behoren tot het domein van de kustwaterbouw, de kustverdediging tegen de natuurelementen, de kusthavenbouw, en zelfs off-shore werken in de territoriale zee en in de toegangsvaargeulen alles ondersteunend door intense hydrografische waarnemingen en studie nopens het gedrag van de zee en de zeebodem.

Benevens de kuststrook tussen de Franse en de Nederlandse grens m.i.v. de territoriale zee, behoort tot het ambtsgebied ook nog het kanalenet gelegen achter de kust vanaf Brugge en het IJzerbekken, waar belangrijke werken ten behoeve van de binnenscheepvaart en het waterbeheersingsprobleem worden uitgevoerd. Het hele ambtsgebied heeft dus een zeer polyvalent karakter met vanzelfsprekend het unieke aspect Kust als *speciaal* facet. De Dienst der Kust bestaat thans 100 jaar. Van die eeuw heb ik 39 jaar mogen medebeleven. Spijts het drukke werk, of beter dankzij de drukke taak, aanzie ik dit nog steeds als een geluk en ik dank hiervoor iedereen die het mij heeft mogelijk gemaakt van dit voorrecht te mogen genieten”.

Aan het woord is ir. Robert Simoen, ere-inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen bij de Dienst der Kust, op rust sinds 31 maart 1989.

Toen Robert Simoen in 1950 bij de Bijzondere Dienst der Kust dienst nam, vervoegde hij de drie ingenieurs waarover de toenmalige hoofd-ingenieur-directeur beschikte. Hij werd ingezet op de Oostkust tussen Bredene en Knokke met als bijkomende bevoegdheid het kanaal Brugge-Oostende. Aanvankelijk bestond zijn taak in het herstellen van restanten oorlogsschade, vooral in de havens van Zeebrugge en Blankenberge, en het aanpakken van de strijd tegen de ontzanding van het strand in Bredene, in Klemskerke en in Knokke-Heist.



IR. ROBERT SIMOEN

Snel kwamen echter ook nieuwe ontwerpen op hem af, zoals de brug over de spuisluizen te Blankenberge - zijn eerste brug -, de verlenging van het visserijdok in Zeebrugge - zijn eerste kaaimuur -.

Op 1 februari 1953 teisterde een zware orkaan de kust met ernstige verwoestingen aan de zeewering en de catastrofale overstroming van de stad Oostende. Voor ir. Robert Simoen, toen slechts een tweetal jaar in dienst, was de orkaan een soort eerste mijlpaal in zijn loopbaan. Hij stond voor de zware taak van de herstelling van circa 3 kilometer verwoeste zeedijk op de oostkust met als opdracht voor 1 juli de badplaatsen opnieuw in een toeristisch aanvaardbare toestand te brengen. Meteen was ook het sein gegeven om ernstig te verhelpen aan bepaalde zeer onveilige toestanden op de kust. Van dan af is kustverdediging een echte prioriteit geworden en gebleven tot aan het einde van zijn loopbaan: strijd tegen de erosie van strand en duin, betere beveiliging tegen overstroming van bepaalde bedreigde kustzones en steden. Een hoogtepunt was de gigantische verhoging van de stranden tussen Zeebrugge en het Zwin in 1977-1978, een kunstmatige zandvoeding met ruim 10 miljoen kubieke meter zand, wellicht één van de grootste strandsuppleties die ooit zijn uitgevoerd.

In de loop van de jaren 1950-1960 zijn nog tal van werken uitgevoerd onder leiding van ir. Robert Simoen: bruggen, kanaaloevers, aanlegsteigers, enz. ... De haven van Zeebrugge kreeg steeds meer belangstelling, er werden nieuwe infrastructuurwerken uitgevoerd. De bijzonderste zijn de nieuwe terminal voor ferry-boats in de voorhaven, het Prins Filipsdok in de achterhaven, de oostelijke afdamming van de voorhaven, het bouwen van de westerhoofd omringd door 1700 m kaaimuur voor diepliggende olie- en containerschepen, de short-sea-containerkaai, verdiepingsbaggerwerken in de voorhaven en in de toegangsgemaal in zee.

ARCHIEFFOTO: NA DE STORM



In 1967 werd ir. Robert Simoen hoofdingenieur-directeur van de Dienst der Kust. Er wachtte hem een nieuwe belangrijke taak. Hij maakte deel uit van de in 1968 opgerichte commissie Verschave die gelast was met de studie voor het bouwen van een diepzeehaven langs de Belgische Kust. De Regering besliste op basis van het voorstel van deze commissie om Zeebrugge uit te bouwen tot een polyvalente diepzeehaven met een nieuwe grote zeesluis, een uitgebreide achterhaven en een zeewaartse uitbouw van de voorhaven. Vooral het realiseren van dit voorhavenproject met moeilijke dammenbouw in volle zee is de bekroning geweest van zijn loopbaan.

Ir. Robert Simoen bevorderde op 1 oktober 1976 tot inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen. Hij stond aan het hoofd van de Dienst der Kust met een nieuw uitgebreid personeelskader dat het hoofd moest bieden aan het belangrijk havenproject in Zeebrugge.

Uit het weliswaar zeer belangrijk Zeebrugge-aspekt mag evenwel niet afgeleid worden dat er tijdens de voorbije decennia 1970-80 elders in het ambtsgebied van de Dienst der Kust niets uitgevoerd werd. In de haven van Oostende werd de havengeul verbreed, voorzien van een nieuw oosterstaketsel, er werd een diepwaterkaai gebouwd, het Vuurtorendok is aangelegd, de jachthavens uitgerust, de Mercatorsluis gebouwd. In de haven van Nieuwpoort bouwde de Dienst der Kust nieuwe jachthavens, de St. Jorissluis en kaaimuren in de vissershaven. De haven van Blankenberge kreeg een nieuw westerstaketsel en de spuikom werd omgevormd tot jachthaven. Op het kanalenet achter de kust, in Brugge en langs de IJzer werden talrijke bruggen vernieuwd. Deze opsomming is uiteraard onvolledig.

Op het einde van zijn loopbaan, in 1986, kreeg ir. Robert Simoen nog de opdracht een globaal renovatieprogramma uit te werken voor de haven van Oostende. Zijn voorstel werd in 1987 principieel aanvaard, en vervolgens door alle betrokken instanties, vertegenwoordigd in diverse werkgroepen, verder geconcretiseerd. Na de regionalisatie van het Ministerie van Openbare Werken in 1989 werd dit renovatieprogramma door de intussen opgerichte Vlaamse Havencommissie onderzocht en gunstig geadviseerd. Sindsdien is dit renovatieprogramma volop in uitvoering en, voor wat de voorhaven betreft, reeds zeer ver gevorderd.

Ere-inspecteur-generaal ir. Robert Simoen besluit met terechte trots:

"Ik heb het voorrecht gehad de eerder bescheiden Dienst der Kust vanaf 1950 tot 1989 te doen uitgroeien tot een zeer belangrijke en nog steeds zeer *bijzondere* afdeling Waterwegen Kust, opgewassen tegen moeilijke taken, perfect in staat om de diverse speciale opdrachten in goede resultaten om te zetten".



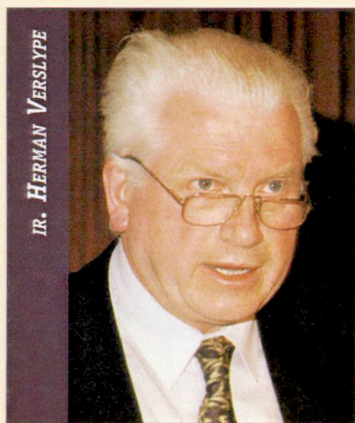
Directeurs aan het woord

ir. Herman Verslype (° 21.09.1938)

Herman Verslype kwam in juli 1978 bij de Dienst der Kust als hoofdingenieur-directeur. Hij kreeg er de leiding van de directie Midden- en Westkust. In die functie was hij verantwoordelijk voor een ambtsgebied dat de kustzone omvatte vanaf Blankenberge tot aan de Franse grens, de kusthavens Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort, en alle waterwegen uit de toenmalige districten Plassendale, en Ieper, inclusief de IJzer. De kustzone was hem niet onbekend, hij woonde immers tussen 1945 en 1962 in Middelkerke.

“Na een loopbaan van 15 jaar bij de Dienst der Wegen in Gent kreeg ik als kersverse directeur in Oostende te maken met een totaal nieuwe materie. Toch verliep de aanpassing aan de nieuwe dienst voor mij relatief vlot. De Dienst der Kust was aan een complete reorganisatie bezig, het gevolg van de schaalvergroting die zij onderging naar aanleiding van het grote project dat de bouw van een moderne zeehaven in Zeebrugge behelsde. De ploeg die aan mijn directie werd toegewezen bleek te bestaan uit uiterst bekwame mensen, veelal met heel wat ervaring en niet zelden verregaand deskundig in hun ambt. De nieuwe zeehaven lag buiten het mij toegewezen territorium. Maar heel wat andere, niet minder waardevolle projecten vielen mij te beurt”.

Herman Verslype werkte aan de uitbouw van de nieuwe jachthaven-infrastructuren. In Blankenberge werd rond de oude spuikom een verhoogde dijk aangelegd en de hele kom werd omgebouwd tot een volwaardige haven voor zeil- en motorjachten. In Nieuwpoort gingen men er feller tegenaan. De graafwerken voor de nieuwe Novus Portus waren net gestart, en de hoofdingenieur realiseerde de complete ontwikkeling, van puur moerasgebied tot prestigieuze jachthaven. Het waren vooral de veelvuldige contacten met de betrokken partijen die hem boeiden.



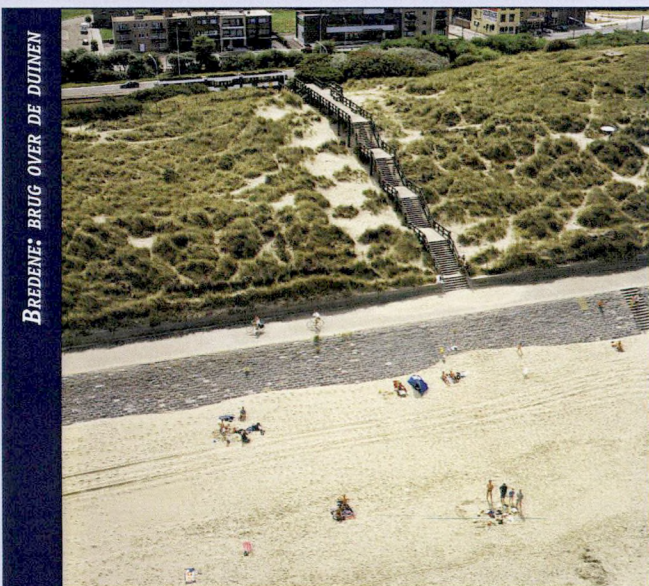
ir. HERMAN VERSLYPE

“De bouw van de jachthavens had een zware impact op het kusttoerisme. Er moesten heel wat besprekingen gevoerd worden, niet alleen met de gemeentebesturen, maar ook met het BLOSO en de diverse jachtclubs. Dergelijk overleg had ook plaats bij werken voor kustverdediging waarbij het niet altijd gemakkelijk was het evenwicht te bewaren tussen de belangen van de toeristische sector, de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee en de voortdurende zorg voor de kust zelf. Ook de discussies blijven mij bij rond het beheer van de zeewerende duinen, waarbij heel wat aandacht werd geschonken aan natuurwaarden. In die context denk ik aan de uitwerking van een pilootproject, de bouw van een houten brug voor voetgangers over de duinen in Bredene, een kleinschalig project dat des te meer media-aandacht kreeg. Ik heb de beste herinneringen aan de contacten met besturen van kustgemeenten en belangengroepen, bijvoorbeeld voor zeedijkrenovatie of voor het afsluiten en beplanten van waardevolle duingebieden”.

Herman Verslype zette, naar het einde toe van zijn loopbaan bij de Dienst der Kust, de eerste stappen mee voor de grootscheepse renovatie van de haven in Oostende. Ook daar kwam hij in studie-, stuur- en werkgroepen voortdurend met een hele resem instanties samen om de technische en financiële aspecten van de voorgestelde ontwerpen te bespreken. Er is toen bovendien baanbrekend werk geleverd voor het samenbrengen van alle betrokken partijen om geleidelijk aan de voorbereiding te realiseren van een havenstructuur onder één gezag, een autonoom havenbedrijf.

Herman Verslype ging in mei 1991 als inspecteur-generaal naar de Gentse Zeehavendienst, de huidige afdeling Bovenschelde van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Over de jubilerende Dienst der Kust wilde hij dit nog kwijt:

“Ik heb kunnen meewerken aan de aanzet van dat groot havenproject in Oostende, met de zorg voor de streekeconomie in het achterhoofd. Nochtans onthoud ik vooral de jachthavens en de eerder kleinschalige realisaties, die direct zichtbaar de kustbewoners raakten. Om maar duidelijk te stellen dat de Dienst der Kust ook in andere dan miljardenprojecten groot, en *bijzonder* kon zijn”.



BREDENE: BRUG OVER DE DUINEN

Directeurs aan het woord

ir. Pierre Kerckaert (° 03.05.1943)

Van 1967 tot 1972 maakte Pierre Kerckaert deel uit van het ingenieurskader bij de Dienst der Wegen in Brugge. Hij was kabinetsadviseur van de minister van Openbare Werken Jos De Saeger en André Califice tussen 1972 en 1974. Als eerstaanwezend ingenieur, hoofd van dienst kwam hij in mei 1974 bij de Dienst der Kust aan, om na een maand opnieuw de kabinetten te vervoegen van de respectievelijke staatssecretarissen voor Vlaamse Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening Luc Dhoore en Mark Eyskens. In januari 1977 werd Pierre Kerckaert hoofdingenieur-directeur bij de Dienst der Kust in Oostende. Hij nam er de leiding van de directie Oostkust op zich.

"Oostkust was de kleinste van de twee directies, maar al gauw zou blijken dat daar het grootste werk van dat ogenblik op mij lag te wachten. Men was net begonnen met de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge. Nog in 1977 werd het Raamcontract ondertekend. De uitdaging was duidelijk, wij zouden in Zeebrugge een moderne diepzeehaven bouwen, in een voor zo'n gigantische opdracht toch wel zeer kort tijdsbestek. Onze opdracht hield werkelijk alles in, een haven bouwen en daarvoor zowel voorafgaandelijke metingen en baggerwerken laten uitvoeren als kaaimuren ontwerpen, bouwen en uitrusten. Dat wij in deze opdracht slaagden was in eerste instantie te wijten aan het teamwerk van een uiterst gemotiveerde ploeg binnen de Dienst der Kust. De haven van Zeebrugge is in 1985 door de Koning ingehuldigd. Het moet dus duidelijk zijn onder welke tijdsdruk toen gewerkt is. En niettegenstaande alles in een minimum van tijd moest gerealiseerd worden, en het tenslotte om werken op grote schaal ging, zijn wij er toch in geslaagd kwaliteit af te leveren".

IR. PIERRE KERCKAERT



Uit de werken aan de haven van Zeebrugge groeiden enkele nieuwe projecten.

"Het Hydrometeo-systeem Westerscheldemond is een uitbreiding en verfijning van het meetnet Vlaamse Banken en het meteostation die voor de havenwerken waren opgestart, het programma Fotogrammetrische waarnemingen op zee en uit de lucht is een uitbreiding van de opnames die voor Zeebrugge werden uitgevoerd. Behalve aan de haven van Zeebrugge werd in de directie Oostkust nog gewerkt aan minder grote projecten. De kustverdediging voor Knokke-Heist werd aangepakt, op het kanaal Brugge-Oostende in Brugge werden de bruggen naar de binnenstad vernieuwd. Ook het Zwinproject is mij bijgebleven, de talloze discussies om de zware Nederlandse druk op de Zwinvlakte af te wenden, en het eindresultaat, onze maatregelen tot behoud van de open schorrevlakte en de talloze structurele ingrepen tegen de totale verzanding".

Pierre Kerckaert volgde in april 1989 ir. Robert Simoen op als inspecteur-generaal bij de Dienst der Kust. Na de regionalisatie werd in 1991 een herstructurering doorgevoerd, de Dienst der Kusthavens zou voortaan bestaan uit twee directies Infrastructuur - Kust en Zee, en Havens en Kanalen, en twee directies Zeewezen - Loodswezen en Logistiek. De inspecteur-generaal werd belast met de reorganisatie van een dienst waar de personeelsbezetting in één klap van 250 naar 600 mensen steeg.

Pierre Kerckaert was al sedert 1990 lid van de Raad van Bestuur van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen. Op 1 juli 1992 koos hij ervoor de haven die hij heeft helpen ontwerpen en bouwen nu ook te helpen uitbaten en commercialiseren.

Hij verliet de Dienst der Kusthavens en werd administrateur-generaal van de M.B.Z. Vanuit die functie heeft hij uiteraard meer dan regelmatig contacten met zijn vroegere dienst, waar hij gedurende zo'n 15 jaar het reilen en zeilen heeft helpen sturen of zelf heeft gestuurd:

"De Dienst der Kust is uniek. Ik ken maar één dienst waar alle mogelijke aspecten van het maritieme gebeuren aan bod komen. Er is maar één dienst die zo'n nauw en intens contact heeft met het marine milieu, en waar, het moet gezegd, de kennis en expertise aanwezig is om die *bijzondere* taken uit te voeren".



Directeurs aan het woord

ir. Erik Blomme (° 14.08.1943)

Erik Blomme ging na zijn ingenieursstudie in september 1968 onmiddellijk aan het werk bij de Dienst der Kust. Meteen was de aanzet gegeven voor een loopbaan van meer dan een kwarteeuw in deze dienst, waarbij hij alle stadia in zijn niveau doorliep om tenslotte de algemene leiding te nemen. Als ingenieur werd hij ingezet voor projecten langs de Westkust, werken aan de havens Oostende en Nieuwpoort en aan de waterwegen in het westelijk ambtsgebied. In zijn functie kreeg hij te maken met grote projecten zoals de bouw van de Sint Jorissluis in Nieuwpoort en het Spaarbekken in de IJzer. Ook de Oostendse diepwaterkaai en het Vuurtorendok nam hij voor zijn rekening. In Nieuwpoort werkte hij aan de realisatie van de nieuwe jachthaveninfrastructuur, met Novus Portus als koninginnekstuk.

“De jachthaven zien ontstaan vanaf de eerste spadesteek, via de bouw van glooiingen, het heien van buispalen en het plaatsen van de aanlegvlotter, dat was een fijne ervaring. Ik zag het project concreet groeien onder mijn handen. Er is in die tijd heel wat waterbouwkundig ontwerpwerk uitgevoerd. Voor de verschillende ontschepingsbruggen die ten behoeve van de toenmalige Regie voor Maritiem Transport zijn gerealiseerd werden telkens andere details tot in de puntjes uitgewerkt. Elk ontwerp zorgde wel voor verrassingen en er kwam vaak creatief studiewerk aan te pas. Een speciaal project was de bouw van de Mercatorsluis, waar door de ligging in de nabijheid van de stad grote bemalingen en diepe bouwputten moesten vermeden worden”.

Als eerstaanwezend ingenieur, hoofd van dienst kwam Erik Blomme na 1976 meer met kustverdediging in aanraking, alweer een andere opdracht uit het rijke lijstje van de Dienst der Kust.



IR. ERIK BLOMME

“De bouw van strandhoofden zat toen nogal in de lift. Wij werkten een programma uit om tussen Oostende en Middelkerke, waar oorspronkelijk enkel aan Raversijde enkele strandhoofden lagen, een hele reeks van die zogenaamde golfbrekers te bouwen. Op het strand van Blankenberge werd eveneens zo’n programma voorzien. Na de storm van 1976 werkte ik aan de verdediging van een heel zwakke kustzone, tussen Bredene en De Haan, waar vooral de strandverhoging werd toegepast. Uit die periode herinner ik mij nog de bouw van de nieuwe zeedijk in De Haan, een fraaie realisatie, ontworpen naar voorbeelden van Zuid-Europese zeedijken, en die tot op heden nog steeds één van de mooiste wandelpromenades van de Europese kust wordt genoemd”.

Erik Blomme promoveerde in 1989 tot hoofdingenieur-directeur bij de Dienst der Kust die ondertussen was gereorganiseerd en voortaan de Dienst der Kusthavens zou worden genoemd. Als verantwoordelijke voor de directie Havens en Kanalen kreeg hij de leiding over alle havenwerken en de uitvoering van verbeteringsprogramma’s voor de waterwegen uit het ambtsgebied. Hij stond mee aan de wieg van het grote renovatieplan voor de Oostendse haven.

In 1991 werd de Dienst der Kusthavens geherstructureerd en samengevoegd met de diensten van het Zeewezen. Erik Blomme werd vanaf 1992 als waarnemend inspecteur-generaal met de algemene leiding belast van een dienst die nu vier directies zou omvatten.

Op 1 januari 1995 verliet Erik Blomme de afdeling Waterwegen Kust, na een ononderbroken loopbaan van ruim 27 jaar, om de leiding op zich te nemen van de afdeling Zeewezen Kust, sedert 1997 de afdeling Vloot in Oostende. De afdeling Waterwegen Kust is dus nooit veraf:

“Het was vooral de diversiteit van de opdrachten die het werken bij de voormalige Dienst der Kust boeiend maakte. Als ingenieur kon je er op heel wat vlakken know-how verzamelen, die je dan zelfs kon aanwenden bij buitenlandse opdrachten. Het meest *bijzondere* was evenwel het maatschappelijk effect van de opdrachten, het dadelijk zichtbaar, tastbaar resultaat van elke realisatie en de directe impact die deze telkens had op de burger uit de onmiddellijke omgeving”.



Directeurs aan het woord

ir. Bernard De Putter (° 08.03.1945)

Van 1970 tot 1982 was Bernard De Putter tewerkgesteld bij de Dienst der Kust als ingenieur. Tot zijn belangrijkste opdrachten behoorden de onderhouds- en renovatiewerken in de Voorhaven van Zeebrugge. Hij werd ingezet om mee te werken aan de zeewaartse uitbouw van deze haven. Ook de Hydrografische dienst en de uitvoering van de kustverdedigingswerken in Wenduine en De Haan maakten deel uit van zijn verantwoordelijkheden. Bernard De Putter volgde de fotogrammetrische opnamen die toen voor het eerst werden gemaakt van de hele Oostkust.

"Vanaf 1982 begonnen voor mij de opdrachten die mij de mogelijkheid boden de vooral bij het project rond Zeebrugge opgedane know-how uit te dragen en toe te passen in het buitenland. Ik werd gedetacheerd naar Antwerp Port Engineering and Consulting dat mij als havenplanningsingenieur naar Saoedi-Arabië stuurde. Ik werkte er mee aan de realisatie van een ontwerp voor de haven van Dhubba, en aan de herziening van de haven-lay-out in Janbu. Voor de haven van Jeddah maakte ik er een verkeersstudie. In 1985 volgde opnieuw een detachering, dit keer naar het Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking. Hieraan was een consulting-opdracht verbonden bij de havenautoriteiten in Thailand. De opdracht aldaar omvatte een detailontwerp van een nieuwe diepzeehaven in Laem Chabang".

Voor één jaar kwam Bernard De Putter in 1986 terug naar de Dienst der Kust waar hij als eerstaanwezend ingenieur de onderhoudsbagwerken opvolgde die in de havens van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge werden uitgevoerd, en in de maritieme toegangsgeulen naar die kusthavens.

"Het ABOS stuurde mij tussen 1987 en 1991 opnieuw naar Thailand".

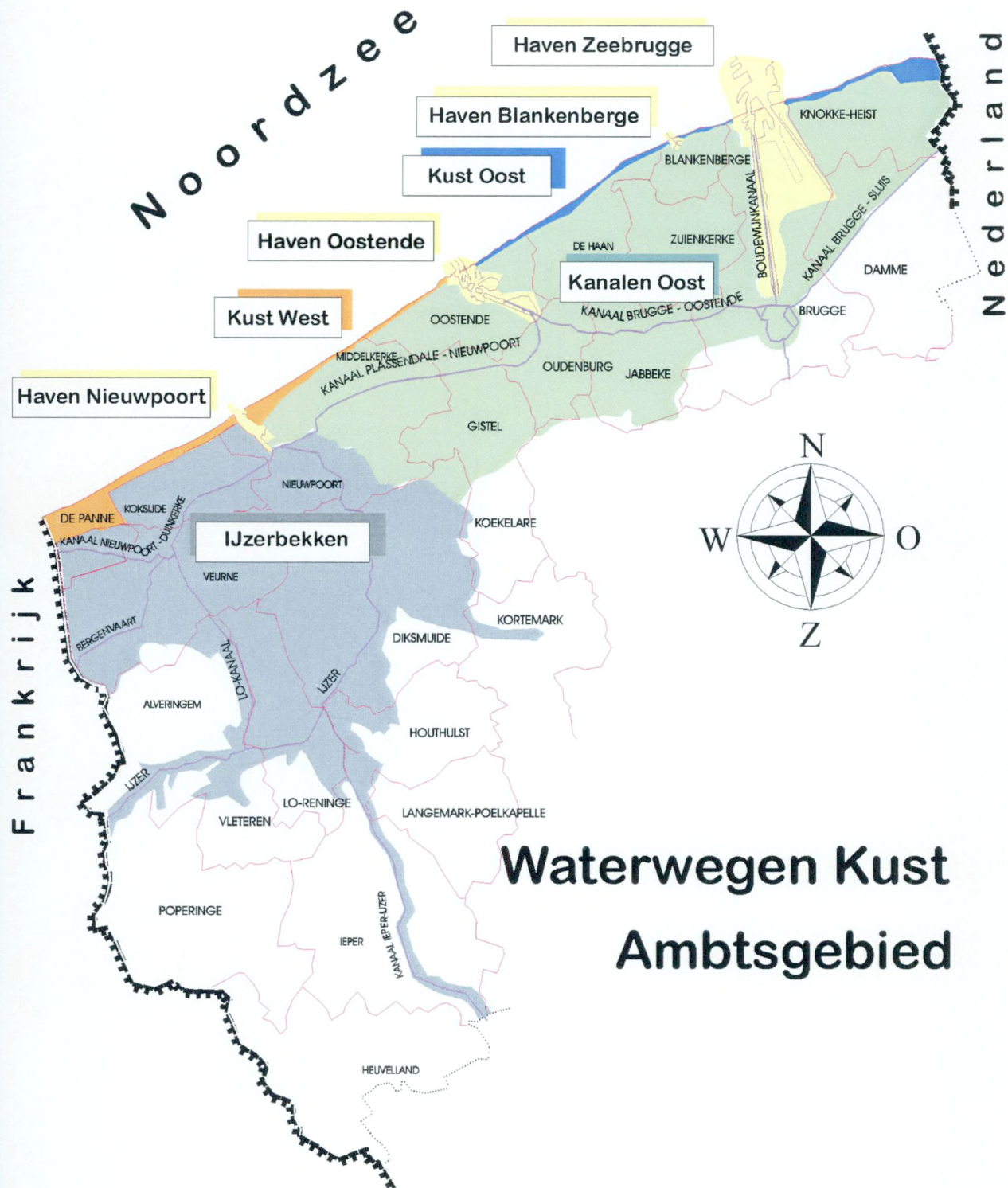
“De nieuwe opdracht voor de Thaise havenautoriteiten bestond uit de herziening van de haven-lay out en de baggerdiepten in functie van nieuwe haventrafieken. Ik volgde er alle waterbouwkundige werken op en werkte mee aan de gedeeltelijke privatisering van de uitbating van containerterminals. Ook de voorbereiding van een consultingcontract voor het management van de haven in Laem Chabang hoorde tot mijn taken aldaar”.

Bernard De Putter keerde in 1991 terug naar de toenmalige Dienst der Kusthavens. Zijn actiedomein strekte zich in die periode uit over het kustbeheer, meer bepaald de zeewerende functie en de toeristisch-recreatieve, zowel als de ecologische functie van de kustzone. Bovendien hoorde de nautische toegankelijkheid van de Vlaamse kusthavens tot zijn verantwoordelijkheid, in casu de toegangsvaargeulen in zee naar de kusthavens en de Westerscheldemonding. In 1992 werd hij benoemd tot directeur-ingenieur bij de Dienst der Kusthavens, met bevoegdheid over de directie Kust en Zee. In 1995 werd de directeur-ingenieur aangesteld als afdelingshoofd van de afdeling Waterwegen Kust.

“Deze nieuwe opdracht als afdelingshoofd boeit mij uitermate, vooral als men die ziet in het nieuwe kader van de cultuurwijzigingen die zich voordoen binnen de Vlaamse Gemeenschap. Het ondersteunen en motiveren van mijn medewerkers en het uitdragen van de klantgerichte werking van mijn afdeling beschouw ik als mijn belangrijkste uitdagingen. Ik wens verder werk te maken van het volledige takenpakket van de afdeling, met oog voor zowel de sociaal-economische belangen als deze van de toeristisch-recreatieve sector. De natuurontwikkeling wordt daarbij geenszins vergeten”.



IR. BERNARD DE PUTTER EN VLAAMS MINISTER EDDY BALDEWIJNS



Waterwegen Kust Ambtsgebied

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

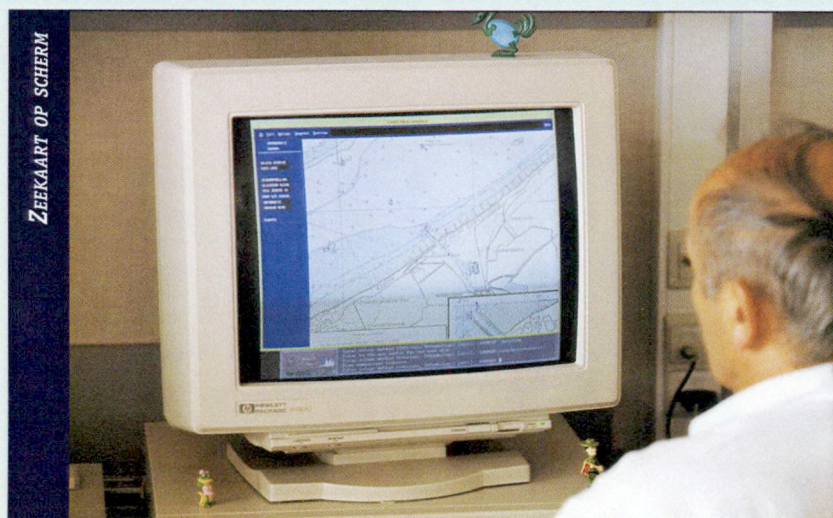
Voor de scheepvaart
Voor de scheepvaart

De zee in kaart gebracht

Voor een zeevarende is het bezit van een zeekaart iets vanzelfsprekend. In 150 na Christus vervaardigde Ptolemaeus al een vrij nauwkeurige kaart van de Middellandse Zee, maar het was pas in de dertiende eeuw, na de uitvinding van het magnetisch kompas dat de zeevaarder over tamelijk correcte portulaan- of kompaskaarten kon beschikken. Gerard Kremer - Mercator - loste in de 15de eeuw het probleem van de hoekgetrouwheid op met zijn Mercatorprojectie, een systeem dat nog steeds in gebruik is. Onder impuls van de Hollandse Verenigde Oostindische Compagnie werd rond 1630 de cartografie gestimuleerd en werden wereldatlassen geproduceerd. De opmaak van adequate zeekaarten liet toch nog op zich wachten tot rond 1770 het gebruik van de sextant en de stigmograaf werd ingevoerd. De eerste betrouwbare zeekaarten van onze kust dateren van omstreeks 1800 toen tijdens het beleid van Napoleon de Franse hydrograaf Beautemps Beupré de Zuid-Nederlandse en Vlaamse kustgebieden en de Schelde in detail opnam en in kaart liet brengen.

In 1866 kwam de eerste Belgische zeekaart tot stand op schaal 1/100.000. Deze was samengesteld door luitenant-ter-lange-omvaart A. Stessels, in opdracht van de toenmalige minister Rogier van Buitenlandse Zaken, die bevoegd was voor de zopas opgerichte hydrografische afdeling. Deze kaart is onlangs door de afdeling Waterwegen Kust in een facsimile-uitgave opnieuw in de handel gebracht.

De huidige zeekaarten van de Vlaamse Banken, de Belgisch-Nederlandse en de Frans-Belgische kust worden met geperfectioneerde technieken samengesteld, zoals plaatsbepaling per satelliet en akoestische dieptebeepaling. De papieren zeekaart moet steeds vaker een zusje naast zich dulden: elektronische zeekaarten op computerscherm worden stilaan het alternatief voor veilige navigatie op zee.



ZEKAART OP SCHERM

Over baggerbeugels en paardenmoddermolens

Het verhaal van baggerwerken in de havengeulen en in zee begint in een ver verleden. De huidige opdracht van de afdeling Waterwegen Kust is het vrijhouden van de vaargeulen in zee, de toegangsheugulen tot de Scheldemonding en tot de kushavens, en van de havengeulen van die kushavens Zeebrugge, Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort.

Rond 1160 werd de bescheiden havengeul van Nieuwpoort gespuid met water uit de IJzer. Omstreeks 1780 werden de dijken gebouwd die de haven zouden doen verzanden. Toen werd er gebaggerd, met een baggerbeugel, een lange stok met een lederen zak onderaan. In 1783 was de havengeul bij laag water amper 3 voet diep, dat is nog geen meter. In Blankenberge werd vanaf 1870 gespuid, Oostende had al een spuikom in 1565 en bouwde een nieuwe in 1885 om met de pure kracht van het terugstromende water bij eb de havengeul vrij te maken van slib. Het waterniveau van de spuikommen die bij vloed volstroonden en afgesloten werden stond immers zo'n 4 meter hoger dan het lage tij in de haven zelf. Maar omdat spuien niet volstond moest ook gebaggerd worden. Dat gebeurde met baggerbeugels, krabbelaars of paardenmoddermolens. De eerste emmerbaggermolens, aangedreven met stoomkracht, komen tevoorschijn omstreeks 1860.

Tussen 1882 en 1887 verwezenlijkte de Franse steekhopperzuiger Aurore een doorsteek van de Stroombank voor Oostende. Het schip kon 300 kubieke meter slib bevatten. In die tijd werd alleen in Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge gebaggerd. Vanaf 1892 werden de opdrachten voor de drie havens gebundeld in één aanbesteding, het baggervolume steeg van 100.000 naar 450.000 kubieke meter. Het jaarlijks verwerkt baggervolume voor de vier kushavens en de maritieme toegangsheugulen belooft op heden zo'n 20 miljoen kubieke meter.

EEN EMMERBAGGERMOLEN



De havengeul van Oostende is enkele jaren geleden verdiept tot ruim 8 meter, toen vooral ten behoeve van de komst van grote RMT-ferries. De havengeul van Nieuwpoort wordt op een diepte van 3,5 meter gehouden.

In Zeebrugge zijn de baggerwerken na de bouw van de haven in 1895 gestart. Oorspronkelijk zorgde een opening in de Môle, de zogenaamde Claire Voie, ervoor dat de stroming langs de kust een deel van de haven vrijhield. Er werd alleen in de Voorhaven gebaggerd maar vanaf de jaren 1960 moesten ook de toegangseulen Pas van 't Zand en Scheur verdiept worden. De Môle zelf is door het concept van de nieuwe haven tot de industriële archeologie gaan behoren. De nieuwe haven van Zeebrugge is gebaggerd volgens het 51 voet-programma, tot op een diepte van 13,50 meter. De haven is evenwel ontworpen voor een diepte van 55 voet, dat is zo'n 15,50 meter. Het 55 voet-programma gaat straks in uitvoering.

Gecombineerd werken

In veel gevallen wordt het baggerwerk gecombineerd met andere realisaties. Zo werden oorspronkelijk voor de bouw van het Westhoofd, tussen 1962 en 1965, in de zeventiger en tachtiger jaren voor de aanleg van verhoogde kaaiterreinen in de Achterhaven van Zeebrugge, en recent voor de uitbouw van het havenareaal in de Voorhaven talloze kubieke meters baggerzand uit de vaargeulen gebruikt. Voor de nieuwe havendammen van Zeebrugge baggerde men destijds het slib weg en stortte ter plaatse geschikt zeezand dat afkomstig was uit de vrij te houden vaargeulen in zee.

De stranden voor Knokke-Heist zijn opgehoogd met zand uit de verdieping van de vaargeul Scheur West. Bij de eerste belangrijke strandverbetering omstreeks 1977 in de omgeving van Bredene-Hippodroom en De Haan-Vosseslag gebruikte men zand dat gebaggerd was ter plaatse van het Vuurtorendok dat toen in Oostende werd gerealiseerd, en op de Stroombank in volle zee. Bij de gigantische strandsuppletie op de stranden van De Haan, Wenduine en Bredene, anno 1991-1996 spoot men zeezand op, gewonnen op de Oostendebank bij de noodzakelijke verdieping van de vaargeul aldaar.

Belangrijke metingen op zee

Hydrografen verzamelen cijfermateriaal, parameters die noodzakelijk zijn om een beschrijving te geven van de natuur en de configuratie van de zeebodem, van de relatie tussen de zeebodem en het continent, en van de dynamiek van de zee. Dieptemetingen, getijden, stromen, golven, geologische gegevens en andere fysische eigenschappen van het zeewater horen tot deze parameters. De gegevens worden in eerste instantie gebruikt voor de opmaak van kaarten en lijsten die nuttig zijn voor zeevarenden en voor allen die betrokken zijn bij het maritiem milieu, van oceanografen, over waterbouwkundige ingenieurs en geologen tot zee-ecologen.

De eerste hydrografische zeekaarten werden omstreeks 1800 door de Franse marine vervaardigd. In 1894 wordt de jonge Belgische hydrografische dienst toegevoegd aan het Bestuur voor Bruggen en Wegen van het ministerie van Financiën en Openbare Werken. Vanaf 1906 wordt de hydrografische dienst van de Kust en de Schelde geleid vanuit Antwerpen. In 1927 gaat de hydrografische dienst over naar het Bestuur van het Zeewezen bij het ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart. De dienst Hydrografie in Antwerpen behoort vanaf 1931 weer tot het ministerie van Openbare Werken, de hydrografie van de kust blijft evenwel in handen van het Bestuur van het Zeewezen. In die periode wordt de Hydrografische dienst in Oostende opgericht.

Op 24 februari 1953 wordt de Hydrografische Dienst der kust eveneens overgeheveld naar het ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, en gaat nu integraal deel uitmaken van de Bijzondere Dienst der Kust in Oostende. De Hydrografische Dienst neemt binnen de Dienst der Kust steeds in belangrijkheid toe. Zij is ondertussen uitgegroeid tot een gespecialiseerde entiteit.

HYDROGRAFISCH SCHIP M/S TER STREEP



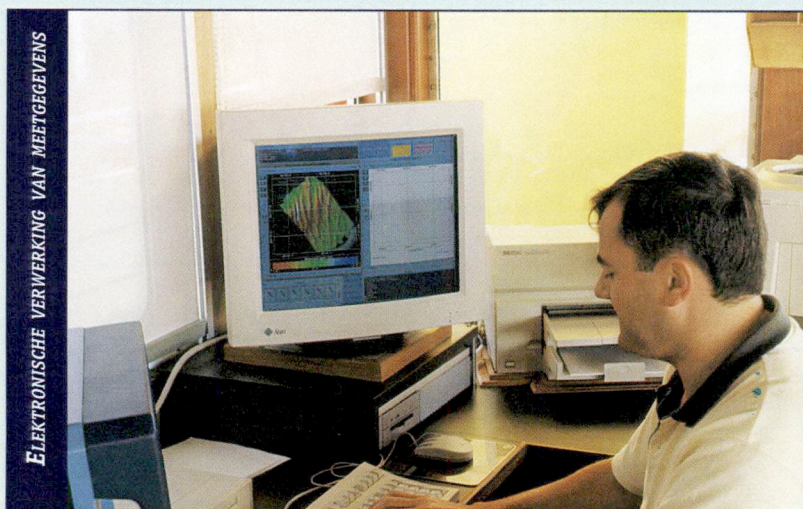
De algemene werkzaamheden van de Hydrografische Dienst, meer in het bijzonder de moderne metingen en basisdocumenten zijn in hoofdzaak bestemd voor de scheepvaart, waar onder meer zeekaarten essentieel zijn voor een veilige vaart, voor exploratie en exploitatie van de rijkdommen van de zeebodem, voor ecologische onderzoeken van het zeemilieu, en voor waterbouwkundige werken zoals haveninfrastructuurwerken, kustverdediging en baggerwerken.

Voor de uitvoering van echolodingen en metingen van sedimenttransport beschikt de afdeling Waterwegen Kust over een hydrografisch vaartuig, de m/s Ter Streep en een hovercraft dat speciaal werd getransformeerd en uitgerust met de meest gesofisticeerde elektronische apparatuur. De hydrografische opnamen omvatten hoofdzakelijk het uitvoeren van peilingen en wrakkenonderzoek voor de productie van zeekaarten en scheepvaartplannen van de vaargeulen naar de Belgische havens en de Westerschelde. Deze opnamen strekken zich uit over het Belgisch Continentaal Plat, over een oppervlakte van zo'n 2.000 vierkante kilometer. Er worden ook getij- en stroommetingen uitgevoerd. Bovendien voert de hydrografische dienst regelmatig wrakkenonderzoek uit, waarbij vooral van belang is een optimale plaatsbepaling te kunnen realiseren.

Bij het optreden van stormtij in het Vlaams kustgebied en in het gebied van de Zeeschelde en de bijrivieren wordt de hydrografische dienst ingeschakeld om passende stormvloedwaarschuwingen uit te geven, die zijn opgemaakt aan de hand van weergegevens en vergelijking van waterstanden.

Door de hydrografische dienst worden publicaties voor de zeevaart opgemaakt en uitgegeven, zoals een nationale en twee internationale zeekaarten, de Kaarten van de Vlaamse Banken, de Berichten aan Zeevarenden, de Getijtafels en de Stroomatlassen.

België is, samen met 58 andere landen, lid van de Internationale Hydrografische Organisatie met zetel in Monaco. Sinds 1973 neemt de Hydrografische Dienst van de kust deel aan de North Sea Hydrographic Commission, een commissie in de schoot van de internationale organisatie, die lokale hydrografische problemen onder de loupe neemt.



ELEKTRONISCHE VERWERKING VAN MEETGEGEVENS

Voorspellingen van waterstand, golven en wind

In 1976 is na de goedkeuring van het raamcontract voor de uitbouw van de haven in Zeebrugge gestart met het opbouwen van het Meetnet Vlaamse Banken. Hiertoe is in zee, op het Belgisch Continentaal Plat een golfmeetboeiennet aangelegd en aan de wal, in Knokke-Heist een meteopark opgericht. Er was een absolute nood aan statistische informatie van golf- en windgegevens om de voorwaarden te kennen waaraan het ontwerp van de nieuwe haven in Zeebrugge diende te voldoen. Maar ook tijdens de uitvoering van de waterbouwkundige werken moest men beschikken over de hydrometeotoestand van het ogenblik, en over de verwachtingen voor de komende dagen. Door een ploeg hydrometeovoorspellers werden toen dagelijks meteoberichten opgemaakt.

Om over nog meer gegevens te beschikken plaatste men in 1984 vijf meetpalen, uitgerust met de nodige meetapparatuur, langs de vaargeulen naar de haven van Zeebrugge en de Westerschelde.

In september 1993 werd op de Westhinderzandbank een meet- en bebakingsplatform geïnstalleerd. De zogenaamde Westhindermeetpaal speelt een belangrijke rol voor de veiligheid van de scheepstrafiek in één van de meest drukke vaarroutes ter wereld. Het platform heeft begin 1994 ook de taken van het lichtschip Westhinder overgenomen. De meettoestellen en sensoren verzamelen belangrijke informatie op gebied van windgegevens, waterstanden en golven.

Tot 1989 bleven het meetboeiennet met het meteopark enerzijds, en het meetpalennet anderzijds afzonderlijk naast elkaar bestaan. In dat jaar is gestart met het Hydrometeosysteem Westerscheldemond. De bestaande meetsystemen, oorspronkelijk ontwikkeld voor de bouw van de haven in Zeebrugge, werden zodanig verfijnd dat ze konden opgenomen worden in één ruimer systeem. Men verbeterde de gegevensverwerking en er werd een distributienet uitgebouwd om alle ingewonnen, verwerkte en voorspelde informatie beschikbaar te stellen voor de meest diverse gebruikers.

DE WESTHINDERMEETPAAL



De afdeling Waterwegen Kust is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van dit Hydrometeosysteem. Dat bestaat uit een meetnet op zee en een computernetwerk aan de wal, samen het Meetnet Vlaamse Banken genoemd, en een hydrometeo-voorspellingscentrum, het Oceanografisch Meteorologisch Station.

De voornaamste opdracht is het inwinnen van actuele gegevens langs de Vlaamse kust en op het Belgisch Continentaal Plat, meer in het bijzonder langs de vaargeulen. De gegevens betreffen onder andere waterstand, golven, stroming, wind, luchtdruk, water- en luchttemperatuur. Alles wordt verwerkt en opgeslagen in een centrale databank in Oostende. De gegevens worden nationaal en internationaal verdeeld en uitgewisseld. Meteen maakt men getij- en golfvoorspellingen op, verwachtingen van wind en zicht, en ook deze voorspellingen worden aan gebruikers overgemaakt.

Het Hydrometeosysteem Westerscheldemond heeft heel wat klanten. De loodsdiensten van Zeebrugge, Vlissingen, Oostende en Nieuwpoort, de havendiensten van Zeebrugge en Oostende, de Schelderadarketen, het Koninklijk Meteorologisch Instituut, de meetnetten van de Nederlandse Rijkswaterstaat zijn externe gebruikers. Rechtstreekse gebruikers zijn de projectingenieurs van de afdeling Waterwegen Kust zelf, die werken op zee of aan de kust opvolgen: baggerwerken, werken voor kustverdediging, haveninfrastructuurwerken en berging van wrakken, ook de dienst die de stormvloedwaarschuwing verzekert en hydrografische activiteiten stuurt.

Voor uitzonderlijke aangelegenheden wordt eveneens beroep gedaan op de waarnemingen en gegevensbestanden van het Hydrometeosysteem: bij het bijzonder transport van tunnelementen voor de Amsterdamse Piet Hein-tunnel, bij de aanleg van de Seapipe-gasleiding, bij de berging van het gezonken Mont Louis-wrak en van de gekantelde Britse ferry Herald of Free Enterprise.



HET HYDROMETEVOORSPELLINGSCENTRUM

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Omtrent de kusthavens

Omtrent de kusthavens

BLANKENBERGE: DE OORSPRONKELIJKE GETIJKOM



Blankenberge : kleine maar fijne haven

Op het einde van de 13de eeuw telde de Blankenbergse vissersvloot ruim zestig vaartuigen. De thuishaven wordt in de geschiedschrijving voor het eerst vermeld omstreeks 1270, alhoewel nergens bekendgemaakt wordt of er in die tijd al een schuilhaven bestond. De visserij kende toen een uitzonderlijke bloei, die zich evenwel door talloze langdurige oorlogen nooit verder kon ontwikkelen. Blankenberge bleef een kleine entiteit. Er was geen natuurlijke haven aanwezig zoals in Nieuwpoort, aan de monding van de IJzer, of in Damme en Hoeke, aan het Zwin. Begin 1420 meerden de haringschepen aan in de duinen, aan daartoe aangebrachte palen. Nog in dezelfde eeuw is er in Blankenberge sprake van twee havens: de binnenhaven of het kommeken, en de buitenhaven die in de tweede helft van de eeuw was aangelegd ten oosten van de stad in de omgeving van de vuurtoren. In die buitenhaven was enkel een houten aanlegsteiger voorhanden voor het aanmeren van de schuiten.

Na een economisch dieptepunt rond 1600 herpakt de visserij zich en eind 1790 zijn er opnieuw 77 vissersschuiten in de vaart. In de Blankenbergse visserijkringen roept men om een schuilhaven die het gebruik van broodnodige grotere vaartuigen zou mogelijk maken. Pas omstreeks 1861 stemde de regering in met de realisatie van een dergelijke haven, een werk dat in 1871 uitgevoerd was.

Het haventje bestond uit een getijkom waar de vissersschuiten veilig konden schuilen, een havengeul voorzien van lage havendammen en houten staketsels, en een spuikom met spuisluizen om de aanzanding in de havengeul te beteugelen. De spuikom met een oppervlakte van ruim 6 hectare, is een waterbekken dat bij hoogtij volloopt; dan worden de spuideuren gesloten om de watermassa op te houden. Bij het daaropvolgend laagtij opent men de deuren zodat de watermassa uit de spuikom door de havengeul wordt gejaagd om er de aanzanding weg te spuien.

De spuisluisen en de daarboven gelegen brug, die in het tracé van de kustweg lag, werden tijdens de Tweede Wereldoorlog vernield en in het begin van de vijftiger jaren herbouwd. De staketsels langs de havengeul, eveneens vernield door het oorlogsgeweld, werden ook opnieuw gebouwd. Men realiseerde het oosterstaketsel zoals voorheen in hout in het begin van de jaren '50, het westerstaketsel is in 1970 vervangen door een betonconstructie.

Omdat de vissersvloot geleidelijk teloorging, rezen stemmen op om de Blankenbergse haven te dempen. Soms wilde men enkel de spuikom dempen met het oog op de realisatie van bouwprojecten. De eerder geringe efficiëntie van de spuibewerkingen werkte die opzet nog in de hand. Gelukkig is aan die pogingen definitief een einde gekomen toen de overheid de haven van Blankenberge de bestemming van jachthaven gaf. De Dienst der Kust heeft een niet geringe bijdrage geleverd aan het uitlokken van deze overheidsbeslissing. Reeds in 1954 werden de eerste aanlegpontons voor jachten geplaatst. Progressief is daarna de volledige tijd uitgerust als jachthaven. Door het toenemend succes ontstond al gauw een nijpend plaatsgebrek. Toen ontsproot de gedachte om ook de spuikom om te bouwen tot jachtdok. De Dienst der Kust werkte een project uit dat begin 1980 in uitvoering ging. De spuisluisen werden buiten werking gesteld, afgedicht en voorzien van een zeewerende glooiing om stormgolven uit de havengeul te keren. Voortaan zou de havengeul uitsluitend door baggerwerken op diepte worden gehouden. Naast de afgedichte spuisluisen werd een toegangsgeul gegraven tussen de spuikom en de getijhaven. Ook de spuikom werd getijzone. Dit vergde om veiligheidsredenen de versterking en verhoging van de ringdijk rond de kom. Ook de kustweg en de kusttramlijn moesten worden omgelegd. Hierdoor werd het nieuwe jachtdok geïntegreerd in de bestaande jachthaven. Aldus kon de kleine, maar fijne Blankenbergse haven doorgaan met de verdere ontplooiing van haar nieuwe, mooie bestemming, de recreatievaart.



BLANKENBERGE: DE VROEGERE SPUIKOM

Nieuwpoort : van vissershaven tot jachthaven

De haven van Nieuwpoort is ontstaan aan de monding van een natuurlijke waterloop, de IJzer. De havengeul is zo'n 3,5 kilometer lang en de kaaimuren bevinden zich in het meest zuidelijke gedeelte van de havengeul, ter hoogte van de stadskern. In het begin van deze eeuw ontwikkelde zich in de haven een activiteit van kolentransport uit Groot-Brittannië, gekoppeld aan baksteenvervoer naar de Britse eilanden. Daarnaast bloeide in Nieuwpoort de visserij, heel wat vissers kwamen zelfs uit De Panne naar Nieuwpoort wonen. De Vlotkom was toen nog een spuikom, en daar was een *Compagnie ter Haringvangst* gevestigd. De vernielde kaaimuren werden vanaf 1947, na de Tweede Wereldoorlog systematisch herbouwd. In die periode is ook de vismijn opgetrokken.

Het water van de IJzer spoelt de havengeul binnen via een sluizencomplex uit de jaren 1870-1875, dat vanwege de bijzondere vormgeving in de volksmond de *Ganzenpoot* wordt genoemd. Het complex herrees uit het puin na de Eerste Wereldoorlog en werd herbouwd volgens het oorspronkelijk concept.

Omstreeks 1957 werd de oude houten Langebrug, gelegen over de havengeul in het tracé van de kustweg, vervangen door een nieuwe moderne betonnen brug. Op de rechteroever van de IJzergeul bouwde men een Zeemachtbasis met een tijdok voor kleine militaire eenheden en een slipway voor het droogzetten en onderhouden van die schepen. Nog op de rechteroever werd vanaf de Langebrug een nieuwe kaaimuur gebouwd waarachter een industrieterrein is ontwikkeld die werd ontsloten door een industrieweg. Alhoewel deze industriezone en vanzelfsprekend ook de visserij in Nieuwpoort een bijzondere plaats blijven innemen, is de klemtoon in de loop der jaren toch verlegd naar de pleziervaart. Nieuwpoort werd uitgebouwd tot de belangrijkste kustjachthaven met meer dan de helft van de totale aanmeercapaciteit voor jachten aan de Vlaamse kust.

In feite onstond reeds een geringe jachthavenontwikkeling in de havengeul zelf, omstreeks 1938.

De vroegere Vlotkom was wegens het niet herbouwen van het toegangsluisje een tijkom geworden, en werd daarna uitgerust als jachthaven. Deze is gelegen aan de zijde van de Stad, en nu gekend als de *Krommenhoek*. Wegens plaatsgebrek en het toenemend succes van de pleziervaart werd vanaf 1969 uitgekeken naar bijkomende accommodatie voor zeil- en motorjachten in de haven van Nieuwpoort. Men legde de eerste nieuwe vestiging aan op de rechteroever van de havengeul, zeewaarts van de industriezone, onder de bescherming van een staketsel dat moest fungeren als stroom- en golfbreker om er de rustige ligging van de plezierboten te bevorderen. Nog steeg de vraag naar ligplaatsen. De Dienst der Kust ontwierp in het begin van de zeventiger jaren een groot nieuw jachthavendok dat gegraven werd als insteeddok en gelegen was tussen de rechteroever van de IJzergeul en de kustweg. De realisatie van dit project *Novus Portus* werd voltrokken in drie fasen tussen 1974 en 1980. Bovendien het recreatief aspect hadden de genoemde investeringen een belangrijke economische weerslag op de omgeving en zelfs op de hele regio.



Ook op de IJzer zelf, stroomopwaarts van de sluizen, is er ontwikkeling van de pleziervaart tot stand gekomen. Op het Spaarbekken zijn drukke activiteiten ontstaan in verband met kleinzeilerij en zeilinitiatie, terwijl op de IJzer de toervaart nog steeds toeneemt. Toch blijft de vraag naar nog meer ligplaatsen aanhouden. Om het hoofd te kunnen bieden aan deze vraag wordt op de terreinen langs de rechteroever van de Nieuwpoortse havengeul, in de nabijheid van Novus Portus, voor de nabije toekomst door de afdeling Waterwegen Kust een nieuw project uitgewerkt, de *New Port 2002*.

Omdat de toeristisch-recreatieve activiteiten die gericht zijn op pleziervaart slechts zinvol zijn in een aangepast kader kregen nieuwe groenzones en bestaande reservaten in de beide oevergebieden extra aandacht. Wandelaars kunnen terecht in een aantrekkelijk park dat werd aangelegd tussen de zeedijk en de jachthaven op de linkeroever. Het voormalig militair tijdok dat paalt aan de installaties van het militair domein van Lombardsijde werd in 1984 aangekocht evenals de in de nabijheid gelegen slipway en zo'n zes hectare aanpalende terreinen. Ten zuiden van de voormalige zeemachtbasis bevindt zich het natuurreservaat IJzermonding, een slikken- en schorrengebied van ruim tien hectare.

NIEUWPOORT: DE KROMMENHOEK





Oostende : met mondjesmaat uitgebouwd

Oorspronkelijk was Oostende een vissershaven. De huidige havengeul, het gevolg van een menselijke ingreep op de natuurlijke situatie, dateert uit het einde van de 16de eeuw.

De haveninfrastructuur is door de eeuwen heen verder ontwikkeld doch het zal duren tot het begin van de twintigste eeuw alvorens onder impuls van Koning Leopold II initiatieven worden genomen om de Oostendse haven uit te bouwen. Op 10 oktober 1894 sluit de Stad met de Staat een eerste conventie af. Daarin wordt overeengekomen wat de Staat zal bouwen, al dan niet op eigen kosten of voor rekening van de Stad, om te komen tot de huidige configuratie van de stadshaven. Het ontwerp is van de hand van ir. Pierre Demey. Het kanaal Brugge-Oostende zal worden omgelegd, zodanig dat de huidige havengeul ontstaat, er worden dokken voorzien in de achterhaven. De Noord-Ede wordt omgelegd en de Spuikom uitgegraven. In 1898 legt men de eerste steen van de sluis tussen de nieuwe dokken en de havengeul, later de Demeysluis genoemd. In 1902 wordt de conventie uitgebreid, In 1905 wordt het Vlotdok gebouwd, het Houtdok en de Cockerillkaai. Er volgt nog een conventie in 1912, die bijkomende bouwwerken in de haven projecteert. Tussen de twee Wereldoorlogen wordt de visserijhaven verder uitgebreid. De oude steigers worden omgebouwd, er worden nieuwe kaaimuren gebouwd en het Zeewezendok wordt aangelegd voor de toenmalige Staatsrederij, de latere Regie voor Maritiem Transport. Na de tweede Wereldoorlog volgt een rustige periode met heel wat herstelwerk, onder andere aan het Tjldok en de oudere kaaimuren. De militaire Voorhavenbrug wordt omgebouwd. Voor de vissershaven wordt een sluis gebouwd, alsook de Rederskaai en de Vismijn. Vanaf 1949 wordt werk gemaakt van de diverse aanlegposten voor car-ferries in de omgeving van het Zeestation.

In het begin van de vijftiger jaren wordt gewerkt aan het Montgomerydok en in 1957 voert men herstellingswerken uit in het Zeewezendok. Het zal nog een tiental jaren duren alvorens in de haven van Oostende aanzienlijke projecten worden uitgevoerd.

Omstreeks 1960 wordt de zuidelijke kaaimuur in het Montgomerydok aangepakt. Voor verdere renovatie van de kaaimuren van dit jachthavendok moet worden gewacht tot medio 1970. Rond die periode bouwt men een nieuw visserijdok, het Vuurtorendok, in de omgeving van de vuurtoren.

De nieuwe R.M.T-aanlegposten, die rond 1967 zijn opgetrokken, worden uitgebreid met een derde ontschepingsinstallatie. Bovendien wordt beslist nog enkele ingrijpende werken uit te voeren in de haven. Een gedeelte van de Cockerillkaai zal worden uitgebreid tot diepwaterkaai en de te nauwe havengeul wordt verbreed door het opruimen van het houten oosterstaketsel. Men bouwt een meer oostwaarts gelegen nieuw staketsel in gewapend beton, met een houten remmingswerk.

Ter vervanging van een klein bouwvallig sluisje dat moest gedempt worden om het stationsplein te kunnen opschikken wordt de Mercatorsluis gebouwd, die de oude handelsdokken met de getijhaven zal verbinden via het Montgomerydok. Het dempen van dit klein sluisje betekende een bedreiging voor het in stand houden van de oude stadshandelsdokken. Stemmen gingen op om die te dempen. Onder impuls van de Dienst der Kust kon het dempen vrijdeld worden door de voorziening van een meer moderne ontsluiting via de nieuwe sluis. De oude stadsdokken worden uitgerust als prestigieuze jachthaven, gelegen in het hart van de stad. Het schoolschip Mercator krijgt er zijn thuishaven.

Het reeds vroeger verbouwde gedeelte van de Cockerillkaai wordt nog voorzien van een bijkomende moderne roll on-roll off-terminal.

Ook de kanaalzone Slijkens-Plassendale krijgt de nodige aandacht. Men geeft er de bestemming aan van achterhavengebied en een verbeteringsprogramma wordt in het vooruitzicht gesteld. Reeds op dat ogenblik wordt een nieuwe zeesluis geprojecteerd die dit achterhavengebied moet ontsluiten. Er wordt nabij Plassendale een zwaai-kom gebouwd, en een droogzettingsinstallatie met scheepslift.

Oostende : een vernieuwde haven in wording

Alle eerder uitgevoerde werken voldeden ongetwijfeld aan een dringende noodzaak, doch de investeringen waren onvoldoende om een einde te stellen aan de verouderde structuur van de haven van Oostende. Een meer globale aanpak drong zich op. Binnen de Dienst der Kusthavens werd hieraan een studie gewijd in overleg met alle betrokken instanties. Een ministeriële nota van 13 mei 1987 gaf de Dienst de formele opdracht een renovatieprogramma voor de haven van Oostende uit te werken. Reeds op 5 juni stelde men als antwoord een basisrapport voor, dat in januari 1988 een principiële ministeriële goedkeuring kreeg. Drie werkgroepen zouden dit voorstel concretiseren, een technische en een economische werkgroep, en een werkgroep die een nieuwe beheersstructuur moest uitwerken. Na de regionalisering werd de intussen opgerichte Vlaamse Havencommissie verzocht het renovatieprogramma voor de haven van Oostende te adviseren.

OOSTENDE: HET VERNIEUWDE ZEEVEZENDOK



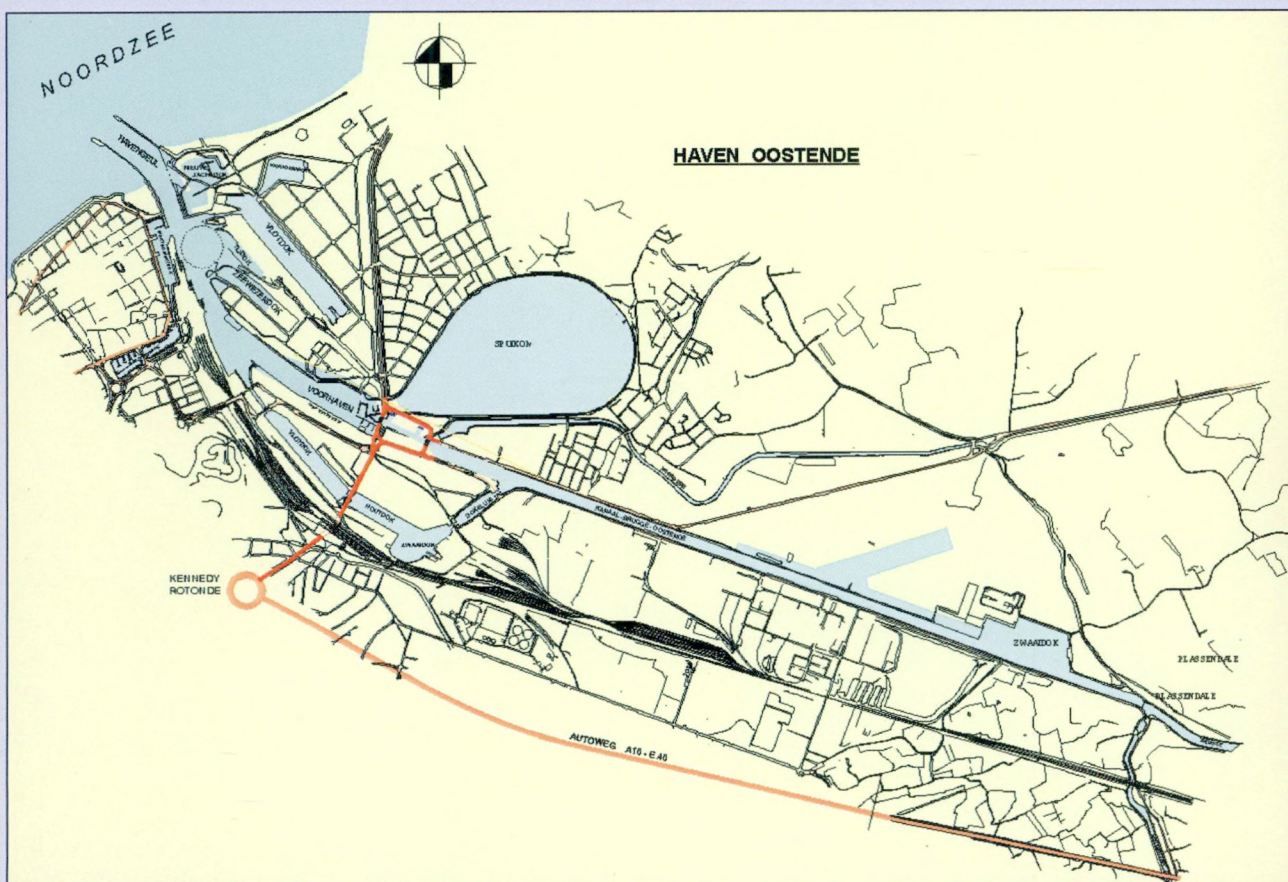
Ondersteund door een kosten-baten-analyse en een economische impact-studie, kreeg dit programma gunstig advies. De Vlaamse Regering besliste op 28 april 1993 dat men kon overgaan tot uitvoering.

Het programma omvatte drie krachtlijnen. De voorhaven moest aangepast en uitgerust worden om toegankelijk te zijn voor grotere schepen zoals de jumbo-ferrys die steeds meer in de vaart kwamen. Er zou een nieuwe zeesluis gebouwd worden die voor dergelijke schepen toegankelijk moest zijn. Tenslotte zou men de kanaalzone Slijkens-Plassendale als volwaardige achterhaven uitrusten.

Vanaf 1990 werden zogenaamde pre-renovatiwerken uitgevoerd, om dringend de jumbo-ferry Prins Filip van de Regie voor Maritiem Transport te kunnen ontvangen. De te nauwe havengeul werd verbreed ter hoogte van de vuurtoren en men bouwde een nieuwe terminal, geschikt voor de jumbo-ferry. Daarbij werd de kaaimuur versterkt en een landingsinrichting geconstrueerd. De bodem van de meerkuil werd verdiept alsook de toegangsgemaal naar, en de vaargeul in de haven.

Na de verdwijning van de R.M.T. zijn de pre-renovatiwerken nog uitgebreid. Men realiseerde een zwaaiplaats met een diameter van 300 meter en ruimde de toegangssluis naar het Zeewezendok op. Het dok werd uitgerust als getijdok, de kaaimuren werden versterkt en de bodem verdiept.

Het gerenoveerde Zeewezendok wordt voorzien van een nieuwe roll on-roll off-terminal met landingsbrug, en men legt ruim 14 hectare nieuw haventerrein aan.



Ondertussen zijn ook werken uitgevoerd die tot het eigenlijke renovatieprogramma behoren.

Het tweede gedeelte van de Cockerillkaai is verbouwd en nu ook geschikt voor diepliggende schepen zoals het destijds verbouwde eerste gedeelte. Ter hoogte van het station wordt een kaai voor toeristische trafieken gebouwd.

De verbinding tussen de Kennedy-rotonde aan de A10-autoweg met de kustweg N34 en de wegen naar de achterhaven aan het kruispunt De Bolle is weliswaar een wegeniswerk doch niettemin een essentieel deel van het goedgekeurde havenrenovatieprogramma. Door deze verbinding zal het immers mogelijk zijn de wegenstructuur voor het havenverkeer en het doorgaand verkeer grondig te herschikken en te verbeteren.

OOSTENDE: DE VOORHAVEN



Twee essentiële onderdelen van het renovatieprogramma zijn nog niet uitgevoerd: de nieuwe zeesluis en de achterhaven. Voor het achterhavengebied is reeds een concreet structuurplan opgesteld met drie zones, Plassendale I, II en III. Het is vooral de zone Plassendale I, op de rechteroever van het kanaal, die de belangrijkste havenfunctie zal krijgen en waar haveninfrastructuur op korte termijn wordt gepland. Die omvat de kanaalverbreding op de rechteroever, de realisatie van een insteeddok en de ophoging van de terreinen teneinde deze geschikt te maken voor de vestiging van havenbedrijven.

De start van de werken aan de nieuwe zeesluis, die ruim vijf jaar in beslag zullen nemen, is enigszins op het achterplan geraakt. De werken in de voorhaven verdienen, en kregen dan ook prioriteit.

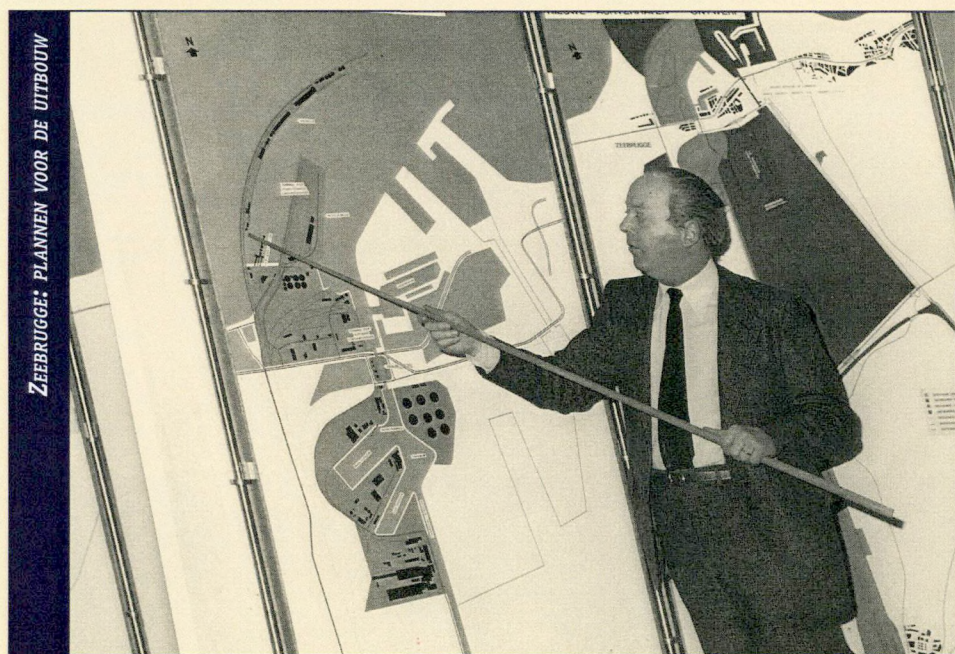
Het verdwijnen van de R.M.T. had ook tot gevolg dat de voorhavenwerken veel ruimer zijn uitgevallen. De mogelijkheid om aan het Zeewezendok, dat tot het voormalig R.M.T.-domein behoorde, aanstonds een andere bestemming te geven, heeft extra investeringen gevergd die op korte termijn nieuwe mogelijkheden voor de haven van Oostende moeten scheppen.

Het voorhavenprogramma nadert de voltooiing. De bouw van een zeesluis, 250 meter lang, 36 meter breed en met een drempeldiepte van 10 meter onder laagtij, ligt dus niet meer veraf.

Het gebruiksklaar maken van de nieuwe zeesluis en de progressieve uitrusting van de achterhaven zal meteen de totale renovatie van de haven van Oostende uitmaken.

Zeebrugge : een haven voor Brugge

In de tweede helft van de 19de eeuw leefde al de gedachte om Brugge met de zee te verbinden via een zeekanaal naar Blankenberge, waar een zeehaven zou worden uitgebouwd. Einde 1875 publiceerde Auguste de Maere een brochure over de haven van Heist en een zeekanaal naar Gent met aftakking naar Brugge. Baron de Maere-Limnander bracht met zijn volgende brochure *Une communication directe de Bruges à la mer* - Een rechtstreekse verbinding van Brugge met de zee, de beweging op gang die zou leiden tot het ontstaan van de haven in Zeebrugge. Op 25 maart 1891 wordt in Brugge de Commission mixte de Bruges - Port de mer geïnstalleerd, die een wedstrijd uitschrijft voor studies voor de uitbouw van een zeehaven in Brugge met een uitweg naar zee via Heist. Het ontwerp van Louis Coiseau en Jean Cousin wordt op 24 november 1892 goedgekeurd. Op 1 juni 1894 sluit de stad Brugge met de Staat en de twee ontwerpers een Conventie af voor de uitvoering van de haven volgens hun plannen. Onder impuls van Koning Leopold II besliste het Belgisch parlement omstreeks 1895 om de nieuwe zeehaven te laten bouwen. In 1907 werd de haven van Zeebrugge ingehuldigd: een voorhaven op het voormalig strand, beschut door de ruim 2,5 kilometer lange Leopold II-dam, een visserijhaven, een zeesluis, 20 meter breed, 210 meter lang, zo'n 8 meter diep, die de haven met het nieuwe 11,5 kilometer lange zeekanaal verbond - het latere Boudewijnkanaal -, enkele dokken in Brugge en Zeebrugge, en een verbindingssluis tussen het zeekanaal en het kanaal Gent-Oostende in Brugge. Er was een toegangseul naar zee vrijgemaakt, de Pas van het Zand, 4,6 kilometer lang, die de voorhaven aansluiting gaf op de Wielingenpas.



Tot 1950 werd aan de Brugse zeehaven haast niet geraakt, behalve om de schade te herstellen die door het oorlogsgeweld was veroorzaakt en om de hinderlijke wrakken te ruimen. In de periode tot 1960 werden enkele nieuwe infrastructuurwerken uitgevoerd zonder dat men kon gewagen van een programma voor havenuitbouw. De constructies werden binnen de bestaande haven opgetrokken.

Toch waren zij van relatief grote betekenis. Tussen 1950 en 1953 werd in de voorhaven een nieuwe ferryterminal gebouwd. Men dijkte een gedeelte van de westbank in. Hier waren droogdokken gepland doch er zou later een petroleumopslagplaats komen. Na 1954 werd de visserijhaven uitgebreid, terwijl eerder al in de noordwesthoek van de vissershaven een kleine jachthaven was gerealiseerd. In de achterhaven werd op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal het Prins Filipsdok gebouwd.

Het uitbouwprogramma tussen 1960 en 1971

In 1960 startte een programma dat als opzet had de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor grotere schepen tot circa 50.000 ton. Men bouwde een oostelijke havendam om de voorhaven beter te beschutten tegen het binnendringen van golven en het aanmeren van de schepen in meer rustige voorwaarden te laten geschieden. Hierdoor konden ook de nieuwe infrastructuurwerken in de voorhaven in veiliger omstandigheden voltrokken worden. De nieuwe oostelijke dam had bovendien een gunstige invloed op de onderhoudsbaggerwerken in de voorhaven.

Het westerhoofd werd gebouwd, omringd door 1.700 meter kaaimuur voor diepliggende schepen, geschikt voor het aanmeren van olie- en containerschepen. De aanlegplaatsen hadden 13 meter bodemdiepte onder het laagwaterpeil. Op het westerhoofd bouwde men een containerterminal langs de westkaai, de Ocean Container Terminal, en een olieterminal op de oostkaai die verbonden werd door een pipe-line met een tankpark als bufferopslag in de achterhaven. De olie werd via een pipe-line doorgepompt naar een raffinaderij gelegen in de haven van Gent. Ten behoeve van de vermelde olie- en containerschepen werden verdiepingsbaggerwerken uitgevoerd in de toegangsgeul Pas van het Zand - Ribzand tot 9,30 meter onder laagwater op een geulbreedte van 300 m.

Langs de westelijke oever van de toegangsgeul naar de zeesluis werd 270 meter kaaimuren gebouwd voor kleinere containerschepen, geschikt voor de transkanaaltrafiek. Daar kwam de short-sea-containerterminal. Tenslotte construeerde men een roll on-roll off-terminal tussen het worteleinde van de Leopold II-dam en het Westerhoofd.

Een dergelijke reeks belangrijke investeringswerken, uitgevoerd in de periode 1960-1971, had voor Zeebrugge een nog nooit gekende stijging van scheepvaarttrafiek en goederenoverslag tot gevolg. Van 2,1 miljoen ton in 1960 klom dit op tot 10,6 miljoen ton in 1971. Met dezelfde haveninrichtingen ging deze stijging overigens nog door tot 15,8 miljoen ton in 1979.

De realisatie van het in 1960 aangevatte programma was nog niet voltooid toen in 1970 de regering de beslissing nam om aan de haven van Zeebrugge een nog grotere uitbreiding te geven.

Zeebrugge : een polyvalente wereldhaven

De beslissing om de Zeebrugse haven nog verder uit te breiden steunde op het rapport van een studiec commissie, opgericht in 1968, die als opdracht had gekregen advies uit te brengen over de mogelijkheden om in volle zee of aan de kust een haven te bouwen voor schepen met grote tonnenmaat. Deze commissie adviseerde dat de voorkeur moest gaan naar de uitbouw van een polyvalente diepzeehaven in Zeebrugge, aangezien de hiertoe vereiste investeringen het minste risico zouden inhouden. De regeringsbeslissing van 1970 behelsde een nieuwe grote zeesluis, een nieuwe achterhaven, alsook een zekere uitbouw van de voorhaven. De bedoeling hiervan was aanvankelijk de bestaande voorhaven en de nieuwe zeesluis nautisch behoorlijk toegankelijk te maken.

De nieuwe zeesluis

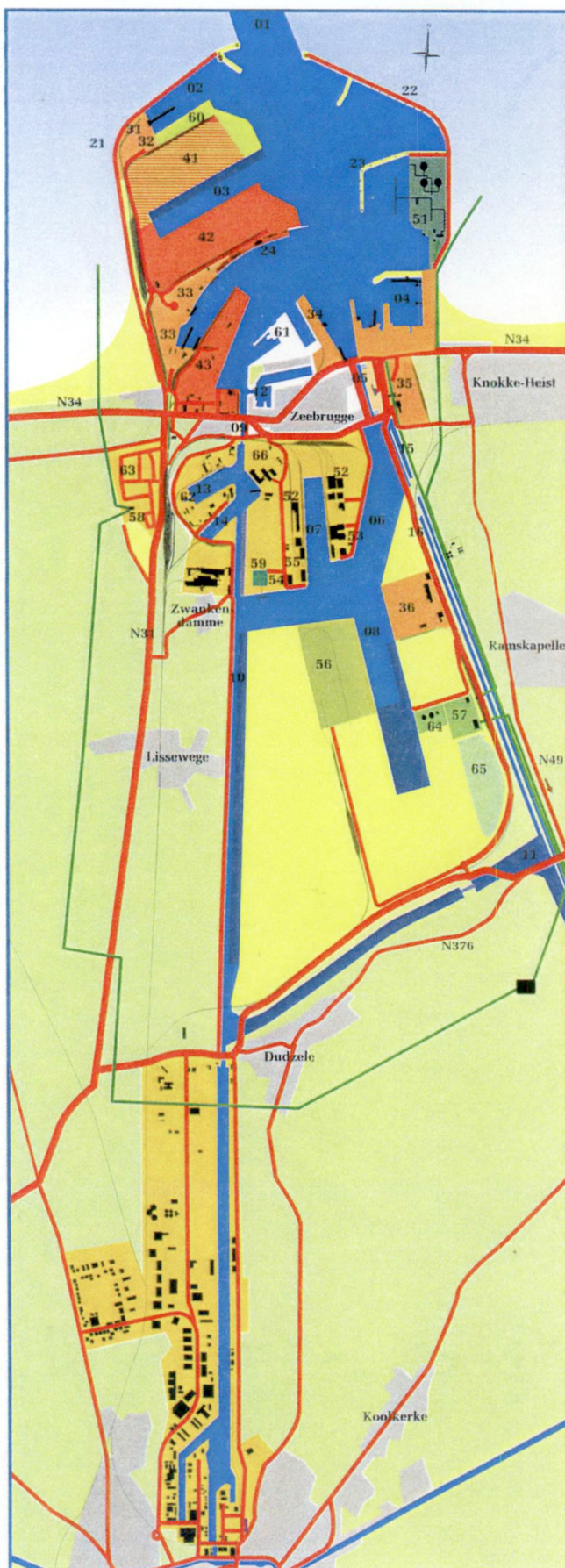
De werken aan de nieuwe zeesluis, die een nuttige lengte van 500 meter, een breedte van 57 meter en een drempeldiepte op 15 meter onder laagwaterpeil zou hebben, startten op 1 maart 1972. Hierop volgde onmiddellijk het aanleggen van de toegangseul naar de nieuwe zeesluis uitgerust met een geleidingskaai op de oostkant en de Zweedse kaai op de westkant met ruim acht hectare nieuwe haven-terreinen.

De nieuwe achterhaven

In de nieuwe achterhaven bouwde men het noordelijk insteeddok. De omliggende haven-terreinen werden opgehoogd en het verbindingdoks tussen de nieuwe zeesluis en het Boudewijnkanaal werd gegraven. De zeesluis, het noordelijk insteeddok in de achterhaven en de Zweedse kaai langs de toegangseul tot de zeesluis zijn de eerste aanvullende infrastructuurwerken die, sinds de aanvang in 1972 van het programma, omstreeks 1984 in dienst konden gesteld worden. Het noordelijk insteeddok is uitgerust met diepwaterkaden en verzekert een goede ontsluiting van de omliggende terreinen die er een echte havenfunctie kunnen vervullen. De volledige uitbouw van de nieuwe achterhaven, zoals weerhouden in het programma strekt zich uit over een gebied van zo'n 1.400 hectare, gelegen tussen Zeebrugge en Dudzele en begrensd door het Boudewijnkanaal aan de westkant en de afleidingskanalen Schipdonk- en Leopoldkanaal aan de oostkant.

Plan van de haven

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Brittanniadok
- 05 Pierre Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Insteekdok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Afleidingskanaal)
- 16 Schipdonkkanaal (Afleidingskanaal)
- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam
- 31 Roll-on/Roll-off terminal (C.T.O. - Hessenatie)
- 32 Roll-on/Roll-off terminal (Sea-Ro Terminal)
- 33 Roll-on/Roll-off terminal (P&O - North Sea Ferries)
- 34 Zweedse Kaai-terminal (Sea-Ro Terminal)
- 35 Brittanniaterminal-Minervaplein (Sea-Ro Terminal)
- 36 Canadaterminal (Sea-Ro Terminal)
- 41 Ontworpen containerterminal (Hessenatie)
- 42 Flanders Container Terminals (Seaport - Katoennatie)
- 43 Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge (O.C.H.Z.)
- 51 L.N.G.-terminal (Distrigas)
- 52 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 53 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
- 54 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
- 55 Fruitterminal A.F.T. (Sea-Invest)
- 56 Stortgoedterminal Z.B.M. (Sea-Invest)
- 57 Zeepipe-terminal (Statoil)
- 58 Interconnector-terminal (Interconnector Bacton)
- 59 Tameco
- 60 Ontworpen terminal woudproducten
- 61 Marinebasis
- 62 Slipway
- 63 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 64 Piekbesnoeiingsinstallatie (Distrigas)
- 65 Distributiepark Zeebrugge (D.P.Z.) (Sea Park)
- 66 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)



Ook in het zuidelijk deel van de achterhaven is de nodige oeverlengte aanwezig, palend aan diep water. Die wordt gevormd door de beide oevers van het zuidelijk insteeddok en de rechteroever van het Boudewijnkanaal dat zou worden verbreed.

De weerhouden lay-out van het nieuw achterhavengebied, met de haven-terreinen die maximaal palen aan diepwater, is een borg voor de vestiging van watergebonden bedrijven die zeescheepvaart ontwikkelen via de nieuwe zeesluis. Tal van bedrijven hebben zich in die nieuwe achterhaven gevestigd en er belangrijke haventrafieken ontwikkeld, zowel rond het insteeddok in het noordelijk deel, als langs het zuidelijk insteeddok dat evenwel op heden nog maar gedeeltelijk werd aangelegd.



De zeewaartse uitbouw van de voorhaven

Een definitieve beslissing inzake vorm en afmetingen van de zeewaartse uitbouw van de voorhaven kon niet zo vlug genomen worden als voor de zeesluis en de achterhaven. De studie van de aanvankelijk overwogen lay-out die als opzet had een behoorlijke toegang tot de bestaande voorhaven en de nieuwe zeesluis te realiseren gaf geen voldoening. Het winnen van nieuw havenareaal op zee werd toen nog niet overwogen. De studie omtrent de valorizatie van de maritieme gebieden in Vlaanderen, met als speciaal aspect de energiebevoorrading van ons land en hieruit voortspruitend de noodzaak om in Zeebrugge een aardgasterminal te vestigen, heeft aan het ontwerp van de uitbouw van de voorhaven een zeer concrete wending gegeven, en nieuwe regeringsbeslissingen uitgelokt.

Een eerste beslissing bestond er in voor studie en uitvoering de raamcontractformule toe te passen.

Na een internationale oproep werd door de Regering op 14 september 1976 een raamovereenkomst afgesloten met een groep aannemers. De opdracht was de studie en de stapsgewijze uitbouw van de voorhaven volgens afgesloten deelcontracten. Aanstands werd de studie aangevat en op een zeer hoog ritme doorgevoerd. Reeds voor eind 1977 kon de optimale zeewaartse uitbouw lengte en de algemene vorm van de nieuwe voorhaven vastgelegd worden. Begin 1978 startten de eigenlijke werken met de bouw van een werkhaven en een opslagplaats voor bouwmaterialen van ruim 40 hectare, noodzakelijke vertrekbasissen voor de dammenbouw in zee.

De adequate vordering van de studie heeft het mogelijk gemaakt de dammenbouw continu en zonder onderbreking uit te voeren. Hierbij diende men rekening te houden met het inplanten in de nieuwe oostelijke voorhaven van de aardgasterminal op basis van een ontwerp dat intussen ook klaar was.

Door de configuratie van de nieuwe voorhaven werd een belangrijk havenareaal op zee gewonnen. Dat bood op de westkant plaats biedt voor twee nieuwe havendokken, het Containerdok en het Wielingendok.

Het bouwen van de nieuwe havendammen heeft zo'n 10 jaar in beslag genomen. De dammen reiken ruim 3.400 meter uit de kustlijn, elke dam heeft een ontwikkelde lengte van meer dan 4 kilometer. Tijdens de uitvoeringsperiode zijn ook de infrastructuurwerken voor de aardgasterminal gerealiseerd, evenals de nodige verdiepingsbaggerwerken in de nieuwe voorhaven en in de vaargeulen, en de ophoging van het nieuw westelijke havenareaal.

Sinds de voltooiing van de uitbouw van de voorhaven, en zelfs reeds tijdens die uitbouw, werden heel wat bijkomende infrastructuurwerken uitgevoerd, zowel in de voor-, als in de achterhaven. Stelselmatig werden de constructies in dienst genomen. De voormalige werkhaven werd uitgerust als roll on-roll off-haven, het Brittaniadok. In functie van dit dok werd het opslagterrein voor bouwmaterialen als goederenopslagplaats uitgerust. Langs de Leopold II-dam, in de oude voorhaven, bouwde men bijkomende roll on-roll off-terminals, en op de westelijke oever van het zuidelijk insteedok in de achterhaven kwam een stortgoederenterminal met kaaimuur. Nog in de achterhaven construeerde men de Canadaterminal met kaaimuur en de Flanders Containerterminal werd aangelegd met een kaaimuur op de zuidelijke oever van het containerdok in het nieuw havenareaal van de westelijke voorhaven.

In het nieuw havenareaal van de westelijke voorhaven zijn nieuwe roll on-roll off-terminals gebouwd in het Wielingendok. Er zijn nog tal van andere werken gepland. Sommige zijn reeds ten dele in uitvoering zowel in de voorhaven, de verlenging van de kaaimuur voor de Ocean Container Terminal, als in de achterhaven, het distributiepark.

Een beschrijving geven van alle activiteiten van de havenbedrijven die zich aldaar gevestigd hebben zou te ver leiden. Het is evenwel een vaststaand feit dat de bijkomende uitrustingen een indrukwekkende weerslag hebben gehad op de algemene scheepvaartbeweging en de daarmee gepaard gaande goederenomslag. Deze bereikte in 1997 ruim 32,7 miljoen ton. Dit zal geen eindpunt zijn.

De weerhouden havenomschrijving in voor- en achterhaven biedt nog ruimte voor tal van bijkomende havenuitrustingen die in de komende decennia de goederenomzet gevoelig kunnen opdrijven.

Raamcontract voor de voorhaven : een primeur

Op voorstel van de toenmalige verantwoordelijke van de Dienst der Kust, die gelast was met de uitbouw van de haven van Zeebrugge, sloot de Regering op 14 september 1976 een raamovereenkomst af met een groep aannemers als medecontractant, voor de zeewaartse uitbouw van de voorhaven. Dit was een primeur, de eerste toepassing van de raamcontractformule in ons land.

In Nederland had de formule reeds succesrijke toepassingen gekend voor belangrijke zeewerken.

De grondslagen voor een raamcontract kunnen als volgt worden geresumeerd:

- er wordt gesteld dat het voor de overheid volstrekt onmogelijk is zelfstandig een volledige en definitieve studie van de betreffende werken uit te voeren; bij het sluiten van een overeenkomst kunnen de werken alleen in grote lijnen - het raam - worden omschreven; tijdens de uitvoering worden door verdere studie de opeenvolgende fasen trapsgewijs nader bepaald en tenslotte wordt een definitieve planning van de uitvoeringsfasen uitgewerkt.
- het ontwerp van de werken komt tot stand door nauwe samenwerking tussen de verantwoordelijke overheid en de medecontractant; uit die samenwerking ontstaan de opeenvolgende deelcontracten.

ZEEBRUGGE: FLANDERS CONTAINER TERMINALS



Overtuigd van de perfecte toepasbaarheid van deze grondslagen op de uitbouw van de voorhaven in Zeebrugge heeft de Dienst der Kust de beslissende overheidsorganen kunnen overtuigen dat het raamcontract de gepaste en noodzakelijke formule was voor deze werken.

In de argumentatie aangevoerd door de Dienst der Kust werd benadrukt hoe men in elk geval niet kon noch mocht tewerk gaan bij de aanpak van de studie en van de uitbouw van de voorhaven:

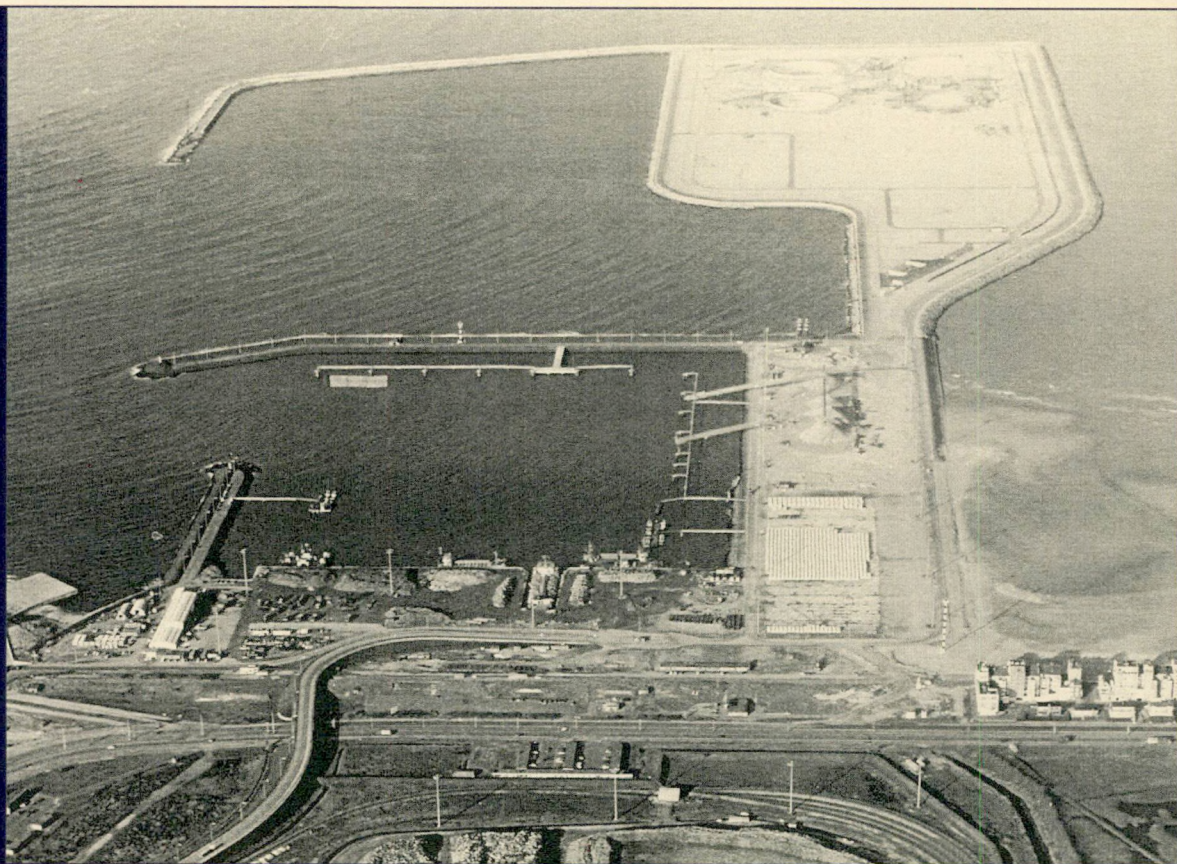
- gezien het een buitengaats zeewerk betrof, gelegen op een zand- en slibkust die tot een estuarium behoorde was het vrijwel zeker dat tijdens de werken zowel de studie, de uitvoering en uitvoerings-methoden zouden moeten bijgestuurd worden navenant de reacties van de zee en de zeebodem;
- het was ondenkbaar een dergelijk werk op te splitsen in achtereenvolgende aanbestedingen volgens de krediet-beschikbaarheid op de jaarlijkse begrotingen; immers het stilvallen van één aanneming, bijvoorbeeld voor een stuk zeedam, of een vertraging in een aanneming, zou de continuïteit en de progressiviteit van de bouw van de zeedammen aanstonds in gevaar brengen en hinder veroorzaken aan de aannemingen die er tegelijkertijd in uitvoering moeten zijn;
- de studie kon niet gebeuren los van de uitvoeringsmethoden zoniet dreigde bij hieraan onaangepaste studie de onmogelijkheid het meest geschikte uitvoeringsmaterieel te kunnen inzetten met alle technische, praktische en ook economische gevolgen vandie;
- de uitvoerder-aannemer moest mede-verantwoordelijk zijn voor de studie; zo konden wijzigingen en aanpassingen aan de studie tijdens de uitvoering geen recht geven op eisen tot vergoedingen; verantwoordelijkheid voor uitvoeringsfouten kon niet vermengd worden met de studieaspecten.

Na een voorafgaand onderzoek naar de wettelijkheid van de raamcontract-formule in ons land, werd tenslotte voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge door de regering besloten deze formule toe te passen. Na een internationale oproep die door acht groepen werd beantwoord, koos de Ministerraad van 14 september 1976 een groep die blijkbaar de meeste waarborgen bood.

Een beslissende rol

Zoals eigen aan het raamcontract kreeg de medecontractant ook de studie-opdracht toevertrouwd. Dit betekende evenwel niet dat hij de vrije keuze had bij het opstellen van studieontwerpen en de uitvoering daarvan. De rol van het opdrachtgevend en leidend overheidsorgaan, in casu de Dienst der Kust, samen met de logistieke steun, zowel technisch als administratief-juridisch van gans het departement bleef immers determinerend en beslissend. Het ligt voor de hand dat de overheid een haven wenste te bouwen volgens haar visie en haar beslissing, en dat zij hierbij een duidelijke oriëntatie gaf aan het project waarover zij ook de exclusieve leiding behield. In de raamcontractformule zijn hiertoe de gepaste clausules ingebouwd die precies de mogelijkheid boden om door permanent overleg en samenwerking, enerzijds de verantwoordelijkheid van de aannemers- en studiegroep zuiver te stellen tegenover anderzijds de leidende en beslissende rol van de overheid.

ZEEBRUGGE: DE L.N.G.-TERMINAL IN OPBOUW



Voor wat betreft prijsbepaling en prijzencontrole werd gesteund op ervaring opgedaan in Nederland.

Ook voor dit aspect moest overleg gepleegd worden tussen de beide partijen waardoor per deel-contract tussen de raming van het bestuur en de prijsopgave van de aannemer de onzekerheidsmarge tot een zo klein mogelijke fractie van de totaalprijs werd beperkt. Dit kon door het vooraf vastleggen van de belangrijkste elementen van de prijsvorming waarover geen discussie kon bestaan: lonen, aankoop materialen, huurprijs materieel, enz...

Op basis hiervan ging dan per deelcontract de prijzenconfrontatie door. Het al of niet overschrijden van het contractueel vastgelegd maximaal procentueel verschil tussen de raming van het bestuur en de prijsopgave van de aannemer besliste over de aanvaarding van de prijsopgave.

Soepelheid troef

Dat een raamcontract geen feilloze formule is, spreekt voor zich. Het is evenwel een zeer werkbaar systeem dat voor grote werken als deze in Zeebrugge de beste garantie biedt voor de continuïteit der werken tot het goede einde, werken die bovendien uitgevoerd worden tegen gecontroleerde prijzen en leiden tot kwalitatief hoogstaande realisaties.

Het volgend voorval, dat zich voordeed tijdens de uitbouw van de voorhaven in Zeebrugge, kan de ingebouwde soepelheid en het aanpassingsvermogen van de raamcontractformule best illustreren.

Op een bepaald ogenblik, begin 1979, besliste de regering dat in de oostelijke voorhaven een aardgasterminal moest worden ingepast. De nodige ruimte hiervoor moest een terrein voor de opslagreservoirs van vloeibaar gas bevatten, de vergassingsinstallatie, de aanlegsteiger voor de aardgasschepen gelegen achter een beschermdam. Bovendien was een aangepaste zwaaiplaats voor de aardgasschepen nodig om een nautisch veilig naderings- en aanlegmanoeuver te garanderen.

Het inpassen van de aardgasterminal vergde benevens tal van nieuwe studieaspecten zelfs een tracéwijziging van de oostelijke haven-dam.

Dankzij de raamcontractformule kon zo een ingrijpende beslissing worden opgevangen zonder de continuïteit van de werken voor de uitbouw van de voorhaven te verstoren.

Tot besluit kan men stellen dat de goede afloop van het gigantisch meerjarig project dat de zeewaartse uitbouw van de Voorhaven in Zeebrugge inhield in de hand werd gewerkt door het aanvaarden en toepassen van de raamcontract-formule. De prachtige en degelijk uitgebouwde nieuwe Voorhaven, die rechtmatig bewondering heeft afgedwongen op wereldniveau is daar de getuige van.

Militair paalwerk wordt wandelstaketsel

Staketsels zoals men die aan onze kust kent, waren oorspronkelijk houten paalconstructies die langs de havengeulen van de kusthavens gebouwd werden voor militaire doeleinden. Ze zijn nog te zien aan de havens van Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort. Volgens de overlevering zijn ze ontstaan ten tijde van de Spaanse bezetting en moesten vooral dienen om de vijand te hinderen wanneer deze het op de haven gemunt had. Ze boden ook een soort geleiding voor de schepen die de havengeul binnenkwamen. De lage dammen die zich meestal aan de voet van de staketsels bevinden beschermden het paalwerk en verhinderden de snelle uitspoeling door de stroming rond de palen.

Het zand van de aanpalende stranden werd door de dammen enigszins gehinderd om naar de havengeul af te glijden.

Staketsels kregen het bij stormweer hard te verduren. Zo brak omstreeks 1911 de hele kop af van het Westerstaketsel in Nieuwpoort. Die kop was in zijn geheel, inclusief het lichttorentje daags na de storm op het strand te vinden. Tijdens de Wereldoorlogen kregen de staketsels rake, meestal Britse klappen te verwerken. De brokstukken hinderden op die manier immers het scheepvaartverkeer in de kusthavens. Van de meeste staketsels bleef na de oorlog nog slechts een ruïne over. In Blankenberge en in Oostende werden respectievelijk het Wester- en het Oosterstaketsel na de Tweede Wereldoorlog door betonconstructies vervangen. In Nieuwpoort werden nieuwe houten constructies geplaatst. De paalwerken hebben ondertussen hun militaire functies verloren, ze worden in stand gehouden om hun nut bij het havenverkeer, en krijgen een toegevoegde toeristisch-recreatieve functie.

In Oostende kregen de staketsels niet zelden te maken met harde aanvaringen door de torenhoge ferries die door felle zeewinden even uit de koers raakten.

STAKETSELS KRIJGEN HET HARD TE VERDUREN



De afdeling Waterwegen Kust bleef de paalwerken door de jaren heen onderhouden. Door hun vooruitgeschoven positie in zee vormen de staketsels steeds meer een trekpleister voor de talloze wandelaars, 's zomers evenzeer als op winterse dagen, zowel bij mooi als bij guur weer.

De Nieuwpoortse staketsels dateren van omstreeks 1860. In 1884 werd reeds een nieuwe constructie opgetrokken na hevige stormen die het oorspronkelijk paalwerk in de vernieling hielpen. De huidige staketsels zijn al een vijfde editie. Sedert de Tweede Wereldoorlog werden ook hier slechts de meest noodzakelijke onderhoudswerken uitgevoerd. In 1993 startte de afdeling Waterwegen Kust met een vijfjarenplan voor de totale renovatie van de Nieuwpoortse kleinden. Om het onderhoudswerk en de aanvoer van materialen in de toekomst makkelijker te maken werden de wandelgedeelten meteen verbreed, in plaats van twee werden drie palenrijen voorzien. Alle palen zijn vernieuwd alsook de bevloering. De paalconstructie is een sterk staaltje van Vlaamse know-how, dergelijke houten realisaties komen immers haast nergens meer voor. De staketsels werden een stuk veiliger gemaakt door de gebruikelijke maar levensgevaarlijke trappen naar de lage dammen af te schaffen. De ontwerpers waren er zich immers te volle van bewust dat de staketsels in Nieuwpoort na renovatie des te meer aantrekkingskracht op de vakantiegangers zouden hebben.

Voor de brede staketselkoppen werd een afzonderlijke studie gemaakt. Ook de gebruikte materialen zijn bewust gekozen. Weinig bomen kunnen houten balken leveren die een lengte hebben van 40 meter. Bij azobe-hardhout komt dit wel voor. Bovendien is de houtsoort bestand tegen de aantasting van paalwormen in zout water. Het tropisch azobehout is afkomstig van plantages in Kameroen. Daar wordt een politiek gevolgd van onmiddellijke heraanplanting zodat de keuze van dit soort hout ecologisch te verantwoorden is.

NEUWPOORT: EEN NIEUWE STAKETSELKOP



DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

De kust verdedigen

De kust verdedigen

ZEEDIJKGLOOITINGEN WORDEN VERNIEUWD



Zeewering en ruimtelijke ordening

Wat heeft kustverdediging te maken met de ruimtelijke ordening van de kust ?

Het antwoord op die vraag kan misschien het best op een negatieve manier worden benaderd : wat zouden de ruimtelijke consequenties zijn bij een zeer verregaande aftakeling van duinen en strand, gebeurlijk gepaard gaande met indringing van de zee tot in de polder ? Het ligt buiten alle twijfel dat het behoud en, zo mogelijk, de verbetering en de aangroei van de duinengordel en de stranden van essentiële waarde zijn in het ruimtelijke bestek van de kuststrook.

Onze badplaatsen, met alle openbare en particuliere investeringen, hebben een intrinsieke, en vooral een economische waarde die uitermate hoog te evalueren is. De uitgaven die daar tegenover besteed worden aan kustverdediging en kustverbetering zijn relatief gering. De overheid heeft ongetwijfeld de verplichting de particuliere investeringen tegen de zee te verdedigen. Immers, wegens de stedenbouwkundige inmenging van de overheid, onder meer via het afleveren van bouw- en uitbatingsvergunningen, heeft de overheid zich reeds mede geëngageerd. De verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot de fouten die in het verleden begaan werden, zoals het oprichten van bouwwerken te dicht bij het zeefront, het bebouwen van duingebieden, het te dicht naar elkaar toegroeien van de badplaatsen en het bouwen van te ver vooruitgeschoven en te steile zeedijken.

Die fouten uit het verleden versterken thans precies de juistheid en de gerechtvaardigdheid van de huidige wettelijke beschikkingen om zones in de kuststrook, en vooral dan duinzones, met bouwverbod te bezwaren, hoewel, met de gewoonten uit het verleden in het achterhoofd, die reglementering soms nogal drastisch overkomt.

Anno 1980 stelde de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen een nota op over de *Noodzaak van een versnelde aanpak van de zeewering* :

“De polders strekken zich landwaarts uit over een diepte van 10 à 20 km. Hun hoogteligging bedraagt gemiddeld 2 tot 4 meter boven het zogenaamde Oostends peil, het gemiddeld peil van laagwater bij springvloed. Doorbraak van de zeewering kan dus tot uitgebreide overstromingen leiden. Men moet daarbij bedenken dat de kustgemeenten en de polderdorpen een bevolking tellen van ruim 225.000 personen. Andere gevolgen van kusterosie zijn het verlies van de recreatief belangrijke badstranden en de aftakeling van de duinen die vanuit natuurlijk, landschappelijk en recreatief standpunt bijzonder waardevol zijn.

Hierdoor gaat een aanzienlijk gedeelte van de natuurlijke aantrekkingskracht van de kust verloren”.

Voor een hoog ontwikkeld land als het onze is het behoud van het evenwicht van de huidige kustconfiguratie een *must*. Een gevoelige toename van kusterosie zou vlug de allure van een catastrofe aannemen. Wegens laattijdige of onvoldoende maatregelen heeft de erosie-ontwikkeling in bepaalde kustzones afmetingen aangenomen, die de veiligheidsgraad op een dermate laag peil hebben gebracht, dat met het gewoon stabilizeren van de toestand geen vrede meer kon genomen worden. Op die plaatsen was stabilizeren onvoldoende als maatregel en diende resoluut naar verbetering gestreefd te worden, dat wil zeggen naar een verbeterde nieuwe evenwichtstand.

Door de ingreep van de mens sinds enkele eeuwen, eerst schuchter, maar stilaan ingrijpend, is onze huidige gladde kustlijn ontstaan. Omwille van de intense ruimtelijke bezetting van de kuststrook door de mens is elke aantasting van die kustlijn onaanvaardbaar geworden.

De kustbewoner heeft in de loop der voorbije eeuwen pogingen aangewend om de kustlijn te stabilizeren en te behoeden tegen indringingen van de zee. Aan het natuurlijke spel van zand, wind en water, en de onbeteugelde tweestrijd tussen land en water, met lange perioden waarin de zee diep in het land drong, en met lange perioden tijdens dewelke de zee zich terug trok, werd door de mens een einde gesteld. De bouw van zeedijken heeft een einde gemaakt aan het grillige kustverloop. De vooruitstekende kustgedeelten erodeerden weg en zijn door de zee verzwolgen ; inhammen zijn ingedijkt en ingepolderd, krekens en zwingeleden werden aan het getij onttrokken.

Vanaf het einde van de vorige eeuw heeft nog een nieuwe menselijke ingreep op de kuststrook een explosief karakter gekregen door de verbijsterend snelle uitbouw van badplaatsen, helaas te dicht bij het zeefront, en de daarmee gepaard gaande aanleg van zeedijk-glooiingen, waarbij de speelruimte van de zee nogmaals fel beperkt werd. Ook de uitbouw van vooruitsprongen op de reeds te ver vooruitgeschoven en te steile zeedijk-glooiingen, de bouw van pieren, haven-uitbouw met havenhoofden vóór de kustlijn en de daarbijhorende baggerwerken in de toegangsgeulen, moet men bekijken als steeds maar bijkomende beperkingen en grondige verstoringen in de natuurlijke speelruimte van de zee, waardoor kusterosie in de hand kan gewerkt worden.

De erosie wordt bestreden, soms met harde maatregelen - zoals strandhoofden en zeedijken, maar die hebben dan alweer een aantal neveneffecten -, soms met een meer zachte aanpak - kunstmatige strandhervoeding door zandopspuiting.

De huidige bijna rechtlijnige kustlijn is door de mens tot stand gebracht. Door alle ingrepen heeft diezelfde mens zichzelf als het ware veroordeeld om die permanent in stand te houden.

De kust beweegt, goed beheer vraagt visie.

Honderd jaar samenleven met de zee betekent aan de kust niet alleen de wisselende schoonheid en de rijkdom van dit natuurelement ervaren en respecteren, het is ook het onderkennen van de dreiging van de watermassa. De bevolking van de kuststreek en de laagliggende polders moet beschermd worden tegen overstromingen. De maatregelen daartoe kunnen evenwel niet meer eenzijdig genomen worden, men dient met heel wat meer dan met veiligheid rekening te houden. De kust is voortdurend in beweging. Ook vanuit deze vaststelling worden de projecten en ingrepen benaderd.

De afdeling Waterwegen Kust beheert de kustverdediging, waartoe ook zo'n 300 hectare zeewerende duinen behoren van de ruim 1.000 hectare zeeduinen. Dat beheer kadert in de Europese principes van het zogenaamd Integraal Kustzonebeheer : een voortdurend proces met als algemeen doel de kustzones optimaal te ontwikkelen en hun verscheidenheid te behouden. Door meer effectief management kunnen de kustzones optimaal gebruikt worden, kunnen er activiteiten gerealiseerd worden en kunnen zij behouden blijven, terwijl ook de toestand van het kustleefmilieu verbetert.

ZEEDIJK EN STRANDHOOFDEN ALS ZEEWERING



De administratie Waterwegen en Zeewezen heeft een strategisch plan ontwikkeld dat ook een luik *Kust en Zeewering* bevat. Dit plan onderschrijft als belangrijkste principes voor het beheer van de kustzones het streven naar een veerkrachtige kust, het herstel van de natuurlijke kustdynamiek, waar mogelijk, en het verhogen van de biologische verscheidenheid, eveneens waar dit mogelijk is.

In het strategisch plan zitten een aantal projecten verwerkt voor natuurbehoud en natuurontwikkeling. Zo wil de afdeling Waterwegen Kust door middel van luchtfotogrammetrie ruim 3.165 hectare niet zeeverende maritieme duinen in kaart brengen en een foto-inventaris realiseren van opnamen die ook de duinbegroeiing weergeven.

EEN NIEUW RESERVAAT: DE BAAI VAN HEIST



Een ander project is het herstel van de natuurlijke kustontwikkeling door gedeeltelijk de versteviging van de duinvoet te verwijderen ter hoogte van het natuurreservaat De Westhoek. Er zou een opening gemaakt worden over een breedte van 15 meter ter hoogte van de centrale vallei en één van 20 meter breed aan de westelijke vallei. Over de openingen worden houten bruggen gelegd. De omliggende duinen worden verstevigd. Per jaar zouden via de openingen een tweetal overstromingen van de valleien plaatsgrijpen. Zo ontstaat een Slufter, een laaggelegen gebied achter de eerste duinenrij, dat bij springvloed onderstroomt, zodat een totaal nieuwe biotoop met specifieke fauna en flora ontstaat.

Ook het dynamisch beheer van de eerste duinenrij, de zeereep, ter hoogte van het Zwin hoort tot deze projecten. De verzanding van het Zwin werd tot op heden tegengegaan door tweejaarlijks aan de monding een zandvang uit te graven. Dat heeft echter enkel een vertragend effect op de verzanding. De internationale Zwincommissie wil nu laten onderzoeken of het haalbaar is de Vlaamse en Nederlandse polders via het Zwin af te wateren. Bovendien wil men de effecten onderzoeken van het verdiepen op grote schaal van het geulenstelsel in het Zwin.

In Lombarsijde wordt kustverdediging eveneens gekoppeld aan natuurontwikkeling. Daar wordt de bouw voorbereid van een strandhoofd met een open, zogenaamd chaotische structuur. Deze zou ontstaan door het gebruik van onregelmatige stenen en van zowel kalksteen als graniet. Een gedeelte van het strandhoofd zou permanent onder water blijven en een kraamkamer vormen voor diverse vormen van zeeleven. Het natuurtechnisch strandhoofd moet dus enerzijds de verdere erosie van de kust tegengaan, en anderzijds een ecologische functie krijgen.

De oprichting van strandnatuurreservaten kadert in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Op het verbrede strand van Knokke-Heist, dat ondertussen beschermd wordt is zo'n eerste reservaat ontstaan, de Baai van Heist. Het is één van de weinige plaatsen langs de Vlaamse kust waar zeldzame zeevogels, aangetrokken door de slikken en het vochtige laagstrand een geschikte biotoop vinden om te broeden. Bovendien is er een typische zoutminnende begroeiing. De uitrusting van het reservaat met afsluitingen, hagen, wandelpaden en een vogelkijkhut maakt meteen deel uit van een project waar natuurbehoud en natuurontwikkeling samengaan met ruimtelijke ordening en zachte kustverdediging, die de strandverhoging op zichzelf al is.

Opruimen van oorlogsresten

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden in het kader van de aanleg van de vermaarde Atlantikwall door de Duitse bezetter de duinen langsheen de Vlaamse kust volgepoot met bunkers, schietstanden en andere militaire bouwwerken.

Na de wereldbrand ging het tot de taak behoren van het toenmalige Ministerie van Wederopbouw (en Openbare Werken) om deze meestal betonnen gedrochten uit de zeeerende duinen te verwijderen.

Vanaf het begin van de zestiger jaren was het ook op basis van de nieuwe wet op de Stedenbouw om esthetische redenen te verantwoorden om de militaire bouwwerken af te breken. Men sprak toen van opruiming ten behoeve van het landschap. Er trad een activiteit in die tot resultaat had dat in een tijdspanne van zo'n 15 jaar vrijwel alle domeinduinen van de hinderlijke betonconstructies werden ontdaan. Daarna werden nog de militaire constructies aangepakt in de duingebieden die niet tot het domein van de Staat behoorden, maar tot het patrimonium van de kustgemeenten, of die in handen waren van particuliere eigenaars. Het meeste betonpuin van de afbraakwerken werd in die tijd meteen door de aannemers aangewend bij het bouwen en versterken van de grote strandhoofden langs de Vlaamse kust.

In 1986 werd de afbraak van de nog resterende militaire bouwwerken een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Tot op heden worden nog steeds, weliswaar met mondjesmaat, jaarlijks aanbestedingen uitgeschreven om ook de bunkers en andere militaire constructies te ruimen die zich op particuliere gronden bevinden binnen het ambtsgebied van de afdeling Waterwegen Kust.



Een duinengebied met historische waarde

Prins Karel, Regent van België en Graaf van Vlaanderen verbleef vanaf 1950 in Raversijde nabij Oostende. De woning waar hij vertoefde is als Memoriaal ingericht, het omliggende duinengebied omvat een in 1904 aangelegd park met vijvers dat een waar natuurgebied uitmaakt. Sedert 1992 werden de resten van het middeleeuwse vissersdorp Walraversijde blootgelegd, en ook deze archeologische site is in het Domein begrepen. Tenslotte is er het openluchtmuseum Atlantikwall, die zestig militaire constructies bevat uit de twee wereldoorlogen, verbonden door open of onderaardse gangen. Door diverse experts op gebied van militaire verdedigingswerken werd dit bestempeld als zijnde van grote geschiedkundige waarde. Het 40 hectare grote Toeristisch Recreatief Park Domein Raversijde is voor het publiek opengesteld, onder beheer van de Provincie West-Vlaanderen. De restauratie, herinrichting en uitrusting van het geheel, zowel naar gebouwen toe als naar beplanting, duinenbehoud en aanleg van een wandelcircuit is gerealiseerd door een samenwerking van de Regie der Gebouwen, het bestuur voor Elektriciteit, Elektronica en Mechanica, en de Dienst der Kusthavens. Het is onder andere deze laatste dienst die de impuls gaf tot aankoop door het ministerie, tegen alle plannen in om het na de dood van de Prins in handen te zien gaan van bouwpromotoren. Het gelukkige gevolg is het behoud van dit ongerept gebied van zeeuerende duinen die de achterliggende polders beschermen tegen overstroming. Als natuurgebied is het Domein het enige duinengebied aan zee dat jarenlang gevrijwaard bleef van enige toeristische druk, waardoor een unieke maritieme plantengroei mogelijk was. Het wandelcircuit voor geleide bezoeken dat de Dienst der Kusthavens aanlegde beschermt de fragiele duinflora tegen de bezoekersdruk.



Mooie stranden, hoge duinen, nieuwe parken

Al te vaak worden technische diensten van het Ministerie van Openbare Werken bestempeld als instellingen die slechts beton en staal kennen. Het is evenwel eenvoudig aan te tonen dat de Dienst der Kust steeds naar milieuvriendelijke oplossingen grijpt. Dat sommige van die initiatieven ook een toeristisch-economische inslag krijgen ligt bij een dienst aan de kust, waar toerisme hoogtij viert, nogal voor de hand.

Het belangrijkste patrimonium van de kust is de driedelige entiteit duin - strand - zee. Het bewaren of herstellen van het mobiel - of labiel - evenwicht van deze entiteit was en is nog steeds één van de grootste bekommernissen van de afdeling Waterwegen Kust. Er wordt evenwicht nagestreefd zonder verdere tussenvoeging van harde elementen zoals strandhoofden en zeedijken, die nu al over ruim de helft van onze kustlengte voorkomen, doch door het aanwenden van zachte middelen, zoals duinenherstel, het aanbrengen van zandvangen en beplantingen en door kunstmatige strandverhoging.

De ideale toestand is een strand op voldoende hoogte, licht hellend, waarop de golven zacht breken, met daar achter een rijke duingordel als veilige zeewering. Samen maakt dit een gebied uit waar het natuurlijke spel van zee, zand en wind vrij kan doorgaan. Daar kan een evenwichtige wisselwerking bestaan tussen strandafslag en duinregressie bij stormaanvallen, van strand- en duinaangroei tijdens de kalme perioden. Door het overwicht van het erosiefenomeen dat zich op onze kusten voordoet, is deze ideale toestand alhier helaas onbestaande. Er zijn kunstmatige ingrepen nodig om toch een situatie van minimale veiligheid te herstellen en zoveel mogelijk in stand te houden.

Het nastreven van de veiligheidsnormen dient ook de belangen van goede toeristische uitbating.



Voorbeelden van succesvolle ingrepen door de mens zijn alom bekend : de strandverhogingen tussen Zeebrugge en het Zwin, in Bredene, tussen De Haan-Vosseslag en Wenduine; het doen ontstaan van kleine duinvorming op hoge stranden voor de duinvoet en zelfs voor bestaande zeedijken; het herwinnen en regenereren van de verdwenen zeeduingordel voor het Zwin; het stabiliseren van zowel het zee- waarts als landwaarts duintalud langs de kustweg door dichte beplantingen en tijdelijk verbod tot betreden.

De aandacht voor het duinbestand is niet beperkt gebleven tot de echte zeeduingordel. Ook andere duingebieden gelegen achter bestaande zeedijken en aldus afgescheiden van het strand, zelfs binnenduinen kregen aandacht. Deze duinzones werden bedreigd door andere bestemmingen: parkeer-terreinen, campings en bouwprojecten. De Dienst der Kust heeft die duingebieden steeds met hand en tand verdedigd. Men denkt daarbij aan de resterende duinstrook tussen Middelkerke-Crocodile en Westende, die kon bewaard blijven en plaatselijk geregeneerd worden als een mooi duin, waardoor het aaneengroeien van de bouwzones tussen beide badplaatsen kon voorkomen worden.

Ook de onteigening van het duingebied in het domein van Prins Karel in Raversijde en het opschikken van dit gebied tot een waardevol historisch openluchtmuseum geldt als voorbeeld van ingreep om het typisch duinkarakter van dit gebied te bewaren en te herstellen.

BEPLANTINGEN STABILISEREN DE DUINEN



De Dienst der Kust heeft heel wat inspanningen gedaan om enkele van oudsher bestaande wateroppervlakken of dokken in stand te houden en projecten te vrijdelen voor het dempen ervan met het oog op andere bestemmingen zoals parkings en bouwprojecten. De gedesaffekteerde spuikom in Blankenberge bleef bewaard en is uitgebouwd tot een prachtige jachthaven. De oude stadsdokken midden in de stad Oostende bleven behouden. Het dempen van die dokken zou het stadsbeeld danig verminkt hebben, de jachthaven met het fiere schoolschip Mercator is thans een sieraad voor de stad.

De Dienst der Kust heeft steeds veel belang gehecht aan beplantingen in de kuststrook, in duinen en parken. Een niet onbelangrijke bijdrage wordt hierin geleverd door de eigen beplantingsdienst.

Tal van parken in diverse kustgemeenten werden aangelegd en worden nog steeds beheerd en onderhouden door de kustdienst. Het Directeur-generaal Willemspark tussen Heist en Duinbergen, het Albertpark in Wenduine, een boswandelpark in De Haan, het park langs de havengeul in Nieuwpoort zijn maar enkele typische voorbeelden. De inspanningen en investeringen voor het instandhouden van het natuurreservaat het Zwin mogen op dit lijstje niet ontbreken.

Ook het opschikken van de oevers van het kanalenet achter de kust en in het IJzergebied met gepaste beplantingen wordt door de Dienst der Kust behartigd.

Bovendien mag men in geen geval de aanleg van het Palingbeekdomein nabij Ieper vergeten. Dit domein werd door de Dienst aangelegd op de gronden van de bedding van het voormalig kanaal Ieper-Komen en op de geruimde oeverzones langs dit kanaal. Het totaal verwilderde gebied werd opgekuist, opnieuw beplant en voorzien van paden en vijvers. Na die opschik werd dit domein aan de Provincie West-Vlaanderen overgedragen die er de nodige accommodatie heeft aan toegevoegd om het als Provinciaal Domein open te stellen voor het publiek.

Recent zijn enkele projecten op het getouw gezet die de milieuvriendelijke en ecologische bekommernis van de afdeling Waterwegen Kust onderstrepen. Op het strand van Heist is in de luwte van de Zeebrugse oostelijke havendam een nieuw natuurreservaat ontstaan, de Baai van Heist. De afdeling werkt mee aan de nodige infrastructuur voor de uitbating van dit reservaat. Achter de duinen tussen Blankenberge en Zeebrugge ligt het natuurreservaat De Fonteintjes, dat mede door de afdeling wordt onderhouden. En in De Panne wordt meegewerkt aan een project voor de creatie van een Slufter, waarbij door openingen in de bestaande zeewering enkele zones van het natuurreservaat De Westhoek bij hoogtij zullen kunnen onderlopen en totaal nieuwe biotopen zullen ontstaan. Al deze milieuvriendelijke activiteiten horen thuis in de bekommernis voor onze unieke kuststrook.

Zeedijken : beschermende promenades

Na zijn oorlogscampagnes deelde Napoleon met gulle hand adellijke titels uit aan zijn verdienstelijke generaals en niet zelden kregen die daar nog domeinen bij die in de door het Franse leger bezette gebieden lagen. Zo kwamen uitgestrekte stukken duingebied langs onze kust in handen van enkele families. Deze, of in elk geval hun erfgenamen lieten de terreinen ofwel ongemoeid, ofwel schakelden zij omstreeks het einde van de 19de eeuw urbanisten in die de domeinen verkavelden en vaak hele nieuwe woonentiteiten ontwierpen. Een schoolvoorbeeld is de gemeente De Haan. Door de aanleg van een kusttramlijn in 1886 was een beweging van pril toerisme op gang gebracht, de reizigers mochten graag midden in een duingebied uitstappen en wandelen tot aan de zee. Tuinarchitect Van Der Swaelmen kreeg de opdracht in de duinen rond de nieuwe tramhalte van Klemskerke een park aan te leggen. De Staat sloot met de architecten Colinet en Passenbonder een contract af voor het verhuren voor 90 jaar van 50 hectare duinen in Klemskerke. De villawijk, die men de Concessie noemde vormde meteen het hart van een nieuwe badplaats, De Haan-aan-Zee. Er werd door de persoonlijke stedenbouwkundige adviseur van Koning Leopold II, urbanist J. Stübben een urbanisatieplan opgemaakt voor de nieuwe badplaats. Men richtte een grote vastgoedmaatschappij op die de kavels aan de man zou brengen, de Société Immobilière du Coq.

DE HAAN: ALLICHT DE MOOISTE ZEEDIJK VAN DE NOORDZEKUST



Ook in Knokke, waar de duingebieden aan de familie Lippens toebehoorden, stichtte men de Société Immobilière du Zoute. De duinen rond Westende werden gepromoot door de Société Immobilière de Westende, en zo waren er nog langsheen de kust. In De Panne en Sint Idesbald zijn tot op heden nog steeds duinen in particuliere handen. Met het ontstaan van de nieuwe woongebieden, zeg maar badplaatsen, gingen heel wat investeringen gepaard, die moesten beschermd worden tegen de zee. Enkele vastgoedbedrijven startten zelf met de bouw van een zeedijk doch zij zagen al gauw in dat de kosten de pan uitrezen. In Middelkerke en Oostduinkerke droeg men de zeedijk over aan de gemeente.



Dergelijke overdrachten namen later nog toe. Heel wat kustgemeenten maakten werk van een nieuwe zeedijk met wandelpromenade. Het was pas na de Tweede Wereldoorlog dat de meeste zeedijken aan de Staat werden overgedragen. In Koksijde had dit pas in 1950 plaats. Na de dramatische februaristorm anno 1953 kende dit fenomeen een kentering. De Staat nam de meeste zeedijken over, niet in het minst om de opgelopen zware stormschade te repareren, wat één van de hoofdpodochten werd van de toenmalige Bijzondere Dienst der Kust. Men versterkte de glooiingen en alle dijken werden voorzien van op- en afritten naar het strand, van leuningen en een wandelweg. Maar men bouwde geen nieuwe dijken meer. Aan het einde van de zestiger jaren groeide een nieuwe visie op de kustverdediging. Natuurlijke zeewering won aan belang, men ging inzien dat het bouwen van een zeedijk een te harde structurele ingreep was. Voor bestaande natuurlijke kustverdediging, zoals de zeewerende duinen werden in de zeventiger jaren plannen en programma's opgemaakt die het behoud door onderhoud, herstel en versteviging moesten waar maken. De bestaande zeedijken behielden uiteraard hun waarde als beschermend maar evenzeer als toeristisch-economisch element. De afdeling Waterwegen Kust neemt jaarlijks verzwakte of beschadigde glooiingen voor haar rekening, zoals recent in Raversijde en Wenduine. Systematisch worden ook alle wandelwegen aangepakt. Deze laatste ingrepen voert men tegenwoordig wel uit in samenspraak en met tussenkomst van de kustgemeenten zelf, waarbij met het oog op de esthetiek patronen en mozaiektekeningen in de bevloering worden uitgewerkt. De meest recente realisaties zijn de renovatie van de zeedijk in De Haan, het heraanleggen van de zeedijkwandelwegen in Middelkerke, Oostende, Blankenberge en Knokke. In Wenduine is meteen een oogstrelende renovatie uitgevoerd van het windscherm op de Rotondedijk.

BLANKENBERGE: AANPAK VAN DE ZEEDIJKBEVLOERING



Nieuw strand met zachte hand

Wie een wandeling maakt langs het brede strand vanaf de strandtoegang Hippodroom in Bredene, langs de Vosseslag tot De Haan-Centrum en, als men nog moed heeft, tot aan de Westdijk in Wenduine, kan er niet naast kijken. De strandverhogingen en de bescherming van de duinengordel die recent zijn uitgevoerd houden reeds een paar jaar goed stand. De zachte aanpak van de kustverdediging blijkt lokaal duidelijk de juiste keuze. De betrokken gemeentebesturen en plaatselijke bewoners hebben het enthousiast over het mooiste strand dat zij ooit hebben gekend.

De zogenaamde methode voor zachte kustverdediging geeft uiterst positieve resultaten. Er is een veiligheidsniveau bereikt dat volgens de verantwoordelijken van de afdeling Waterwegen Kust kan weerstaan aan minstens twee opeenvolgende stormen die gelijkwaardig zijn aan deze van 1953. Zo'n fenomeen komt volgens de statistieken maar om de 1000 jaar voor, maar het kan natuurlijk altijd dat men plots met zo'n natuurverschijnsel te maken krijgt. Er was bij de aanvang van de werken voor de kustverdediging gesteld dat deze minstens 15 jaar zouden standhouden. Uit de eerste resultaten blijkt nu dat hier een te voorzichtige prognose is opgemaakt, dat deze periode veel langer zal duren. Tegen de voet van de oude aangetaste duinen is een totaal nieuwe duinengordel ontstaan. Dit is niet alleen het geval in de zones tussen Hippodroom en Vosseslag, maar ook tussen Vosseslag en De Haan-Centrum en vanaf De Haan-Oost tot Wenduine. Door de zandopspuitingen werd het strand plaatselijk tegenaan de oude duinenvoet zo'n drie meter verhoogd.



Als afsluiter van de opspuitingen werden telkens in vierkante vakken hagen uit rijshout aangeplant om het opwaaiende zand vast te houden. Men stelt nu vast dat de eerste twee reeksen takkenbussels volledig ondergestoven zijn. Op de meeste plaatsen is al een derde reeks geplaatst. De oude duinen waren op de zwakke plekken aangevuld, maar voor de duinenvoet vormt zich nu een heel nieuw duin.

Bij de afdeling Waterwegen Kust herkent men hierin de toestand van begin jaren '70.

Toen werden metingen uitgevoerd om de toestand van strand en duinen in kaart te brengen. In 1972 realiseerde men zich ten volle de enorme achteruitgang van de duinengordel. Na elke stevige storm lag aan de duinenvoet geen zachte glooiing meer, maar een compleet verticaal afgeslagen muur.

Talloe kleinere maar niettemin dure ingrepen mochten niet baten. Men zal zich het systeem van de Longardbuizen uit 1976 herinneren. Op het strand van Bredene-Hippodroom en De Haan-Vosseslag werden buizen uit kunststofweefsel geplaatst, die gevuld waren met zand. De afgesloten vakken werden met zeezand volgespoten en het geheel werd nogmaals afgedekt. Jarenlang bewees het systeem zijn nut, de duinenvoet bleef beschermd door de Longardbuizen zelf maar het opgespoten zand spoelde weg. Na een tiental jaar sloegen de buizen lek, onder meer door vandalisme, en liepen leeg. Langs en rond de resterende Longardbuizen ontstonden door stroming diepe, niet zelden gevaarlijke kuilen.

ZACHTE KUSTVERDEDIGING MET STRANDOPHOOGING



Na de opeenvolgende zware stormen in 1990 en 1991, toen op het strand van De Haan zelfs de oude lage zeedijk uit 1937 bloot kwam, luiden alle instanties de noodklok. Er ontstond enige paniek bij de omwonenden aan de Hippodroom en de Vosseslag, waar de duinen zelf even werden afgesloten omdat men vreesde voor een doorbraak. Zware ingrepen leken toen meer dan nodig om aan deze zwakke schakel in de kustverdediging te verhelpen. Bij de afdeling Waterwegen Kust koos men voor een structurele aanpak, dat wil zeggen, niet plaatselijk gaan werken, maar een hele bedreigde kustzone grondig gaan beschermen. De negen kilometer kustzone tussen Bredene-Hippodroom en Ronde-Wenduine werden vanaf 1993 systematisch in drie fasen hersteld, volgens de zogenaamde zachte methode. In zee, ruim 600 meter uit de kust, werd een voedingsberm, een dam opgeworpen, het strand werd opgespoten en aldus verhoogd. Afgeslagen zand zou tegen de voedingsberm terechtkomen in plaats van in zee te verdwijnen. In duinzones is de strandverhoging beplant om de duinenvoet optimaal te beschermen. De stranden zijn nu gestabiliseerd, de duinbescherming groeit nog aan door de beplanting. Er is nooit direct gevaar voor overstroming geweest, doch zonder de ingrepen zouden de duinen naar de toekomst toe nog slechts beperkt bestand zijn geweest tegen zware stormen.

DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Ook binnenvaart



Het bekken van de IJzer

De westelijke kustvlakte is toegankelijk voor binnenscheepvaart via de kustkanalen. De IJzer was destijds een scheepvaartweg voor schepen tot 600 ton tussen Nieuwpoort en Diksmuide, en voor schepen tot 300 ton van Diksmuide tot respectievelijk Ieper en Fintele.

Bovendien is de IJzer zonder twijfel het belangrijkste element bij de waterafvoer in de regio. Het onder water lopen van landbouwgronden is in de Westhoek van oudsher evenwel een aanvaardbaar verschijnsel. Nochtans kwam deze traditie aan het einde van de vijftiger jaren onder druk te staan als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen zoals modernisering van de landbouw en de uitvoering van grote infrastructuurwerken.

Aan de Dienst der Kust werd in 1960 opgedragen een project op te maken voor het normaliseren van de rivier. Ruim 4.000 hectare waterzieke landbouwgrond zouden gesaneerd worden door een maximale waterbeheersing. De IJzer zou bevaarbaar gemaakt worden voor schepen tot 1.350 ton tussen Nieuwpoort en de Knokkebrug, tot 600 ton tot Fintele en tot 300 ton tot Roesbrugge. Bovendien moest een waterbuffer aangelegd worden om tijdens de zomermaanden in te staan voor de voorziening van zowel drinkwater als sproeiwater voor land- en tuinbouw.

Op de rechteroever van de IJzer in Diksmuide werden verbredings- en verdiepingswerken uitgevoerd, evenals op de linkeroever in Nieuwpoort. Nog in Nieuwpoort bouwde men de Sint Jorissluis en de verbinding tussen de IJzer en het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, geschikt voor schepen tot 1.350 ton. Als waterreservoir werd een spaarbekken gegraven met een oppervlakte van 37 hectare en een buffercapaciteit van zo'n 5 miljoen kubieke meter. In Beerst bouwde men de nieuwe Tervatebrug, in Nieuwpoort de Uniebrug in het tracé van de autoweg A18.

Men stelde evenwel een achteruitgang in de binnenvaart vast. In 1981 werd, na grondige studie het normalisatieprogramma op een laag pitje gezet. Tot 1993 zijn slechts onderhoudswerken uitgevoerd. Ondertussen werd ook de grote ecologische waarde van het bekken onderkend. In 1992 werd de IJzervallei het eerste Ecologisch Impulsgebied van Vlaanderen.

Tijdens de winter 1993-1994, na periodes van hevige en langdurige neerslag, kreeg de IJzer ongewoon hoge waterstanden te verwerken. Zo'n 5.000 hectare landbouwgrond liep onder. Hoeven en woningen raakten geïsoleerd en de rechteroever tussen Diksmuide en Nieuwpoort stond onder zware druk en een dijkdoorslag kon slechts op het nippertje vermeden worden. De waterbemeesting in het IJzerbekken stond opnieuw volop in de belangstelling, al realiseerde men zich dat die anders zou moeten worden aangepakt.

In het voorjaar van 1994 werkte de afdeling Waterwegen Kust een strategie uit voor een integraal waterbeleid in het IJzerbekken. Deze actie kwam in een stroomversnelling terecht na de recente noodtoestanden. Omdat men rekening dient te houden met een groot aantal betrokken partijen en met de vele functies binnen het IJzerbekken wilde de afdeling Waterwegen Kust een beheerssysteem opmaken dat op elk moment voorspellingen kan geven met betrekking tot de kwaliteit en de kwantiteit van het water.

Mathematisch model

Het hart van zo'n beheerssysteem wordt gevormd door een zogenaamd mathematisch model. De uitgewerkte versie werd gebruikt om een eerste reeks simulaties uit te voeren. De simulaties stonden vooral in functie van de veiligheid tegen overstromingen en bieden nu reeds de mogelijkheid om de eerste werken wetenschappelijk te studeren.

Op korte termijn wordt het mathematisch model verfijnd door nauwkeurige gegevens betreffende topografie, bathymetrie, hydrologische en hydrodynamische metingen in te voeren. Er zal ook een kwaliteitsmodule voor het water worden toegevoegd om de ecologische effecten van de scenario's voor waterbeheersing in te schatten.

De verfijningen zullen een wetenschappelijke basis aanreiken om de maatschappelijke discussie te ondersteunen rond de waterbeheersing in functie van veiligheid, landbouw, economie en ecologie. Zo kan men uiteindelijk tot aanvaarbare en realistische maatregelen komen voor een integraal waterbeleid in het IJzerbekken.

Aan de oever van ...

De IJzerdijk op de rechteroever tussen Diksmuide en Nieuwpoort moest versterkt en verhoogd worden. Dat is gebleken na de grote waterwas in de winter van 1993-1994.

De eerste herstellingswerken werden in 1994-1995 uitgevoerd volgens het principe van de milieutechnische natuurbouw. Op de meest kritieke plaatsen is ter plaatse van de bestaande oever een door-groeiconstructie gebouwd in riettegels met een ruime plasberm, voorzien van rietvegetatie. De glooiing werd beschermd tegen afglijding door een scherm betondamplanken die bij normaal kanaalpeil onzichtbaar blijven. Deze oevers zijn volledig ingegroeid in de bestaande omgeving.

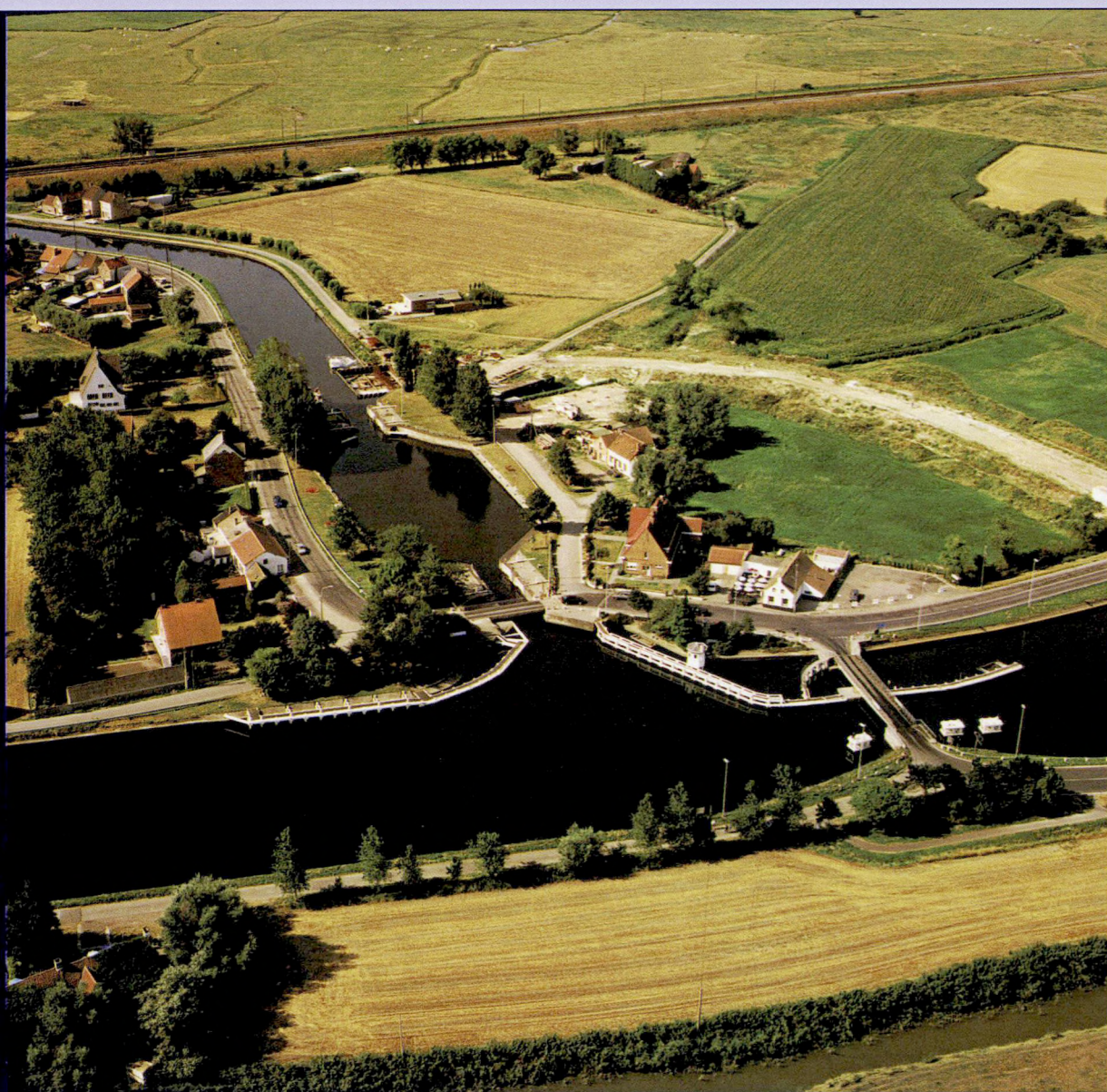
Voor een tweede fase zal een verder doorgedreven principe van ecologische oeververdediging aangewend worden. Hierbij streeft men de natuurlijke overgang na tussen land en water zonder gebruik te maken van harde constructiematerialen. Er wordt een nieuwe dijk aangelegd op een veranderlijke afstand van de bestaande dijk. De zone tussen beide dijken wordt ingericht met plasbermen, al dan niet in verbinding met de IJzer zelf. De dijk wordt beplant met slee- en meidoorn. Deze natuurlijke inrichting van de oeverzone biedt de rivier- en oevergebonden flora specifieke habitats. Het uiteindelijke resultaat zal een landschappelijke meerwaarde zijn met nieuwe kansen voor natuur en natuurbeleving.

Nog in de loop van 1998 zullen ruimingswerken starten. Zo'n 120.000 kubieke meter slib zullen geruimd worden uit de IJzer, het Lokanaal en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. De specie wordt geborgen op het stort De Nieuwe Stede. Door deze ruimingsbaggerwerken zal het onder meer mogelijk zijn het afvoerdebiet langs het Lokanaal te optimaliseren en aldus de IJzer bij uitzonderlijke waterwassen te ontlasten.



EEN ECOLOGISCH VERANTWOORDE OEVERVERDEDIGING

UDENBURG: HET PLASSENDALE-SLUIZENCOMPLEX



Waterwegen overbruggen

Alle bevaarbare waterwegen uit het poldergebied achter de kust, die afwateren in de zee, behoren tot het ambtsgebied van de afdeling Waterwegen Kust. Deze heeft tot taak de constructie en het onderhoud van de oeververdediging en van de nodige infrastructuurwerken zoals sluizen, stuwen en bruggen. De meeste oevers werden vroeger versterkt met houten palenrijen of met glooiingen uit baksteen. Die werden sporadisch aangebracht, waar verzakkingen of zwakke plekken voorkwamen, of in bochten en in de buurt van overbruggingen en sluizen. Op de oevers zelf werden tussen de glooiing en het jaagpad baksteenmuurtjes opgetrokken of kleidijkjes. Vanaf het einde van de vijftiger jaren is gestreefd naar meer eenvormigheid, er werden vooral betondamplanken en stalen damplanken met of zonder betonkop ingeheid om de oevers te vrijwaren van afkalving. Heel wat dijkjes en muurtjes zijn later vervangen door vangrails. Heel wat jaagpaden werden heraangelegd en uitgerust als fiets- en wandelpaden. Recent is ook, zoals voor de natuurlijke waterlopen, de zogenaamde natuurtechnische oeververdediging uitgewerkt, waarbij gestreefd wordt naar ecologische oevers, met bouwelementen aangepast aan de plantengroei.

Op sommige kanalen werden grote constructies opgetrokken in functie van de binnenscheepvaart en de waterbeheersing. Aan het sluizencomplex van Fintele sluit het Lovaartkanaal aan op de IJzer. Tussen de IJzer en het kanaal Plassendale-Nieuwpoort werd in Nieuwpoort de Sint Jorissluis gebouwd. Dat kanaal sluit in Oudenburg aan op het kanaal Brugge-Oostende ter hoogte van het Plassendalecomplex dat recent werd geklasseerd. In Brugge komen de reien en het kanaal Brugge-Sluis samen met het kanaal Brugge-Oostende aan het Dam-poortcomplex. Dat laatste kanaal watert af in de haven van Oostende via de sluizen van Sas-Slijkens. De afdeling Waterwegen Kust onderhoudt, renoveert en bedient al die sluizen. Maar ook de bruggen over de kanalen krijgen de nodige aandacht.

Na de Tweede Wereldoorlog lagen heel wat bruggen in puin. De nieuwe constructies werden met de hand bediend. Al gauw vormden zij hinderpalen voor de vlotte doorgang van het steeds drukker wordende verkeer in de regio. Diverse renovatieprogramma's werden uitgewerkt, waarvan sommige nog volop in uitvoering zijn. Zo zijn na elkaar alle bruggen over het kanaal Brugge-Oostende vervangen. Daarbij kwamen eerst de drie bruggen aan de Dampoort aan bod, gevolgd door verschillende vaste en beweegbare constructies over de reien in de Brugse binnenstad. Over de oude kanaalarm ter hoogte van het Minnewater werd een houten voetgangersbrug geconstrueerd. Aan de Kruispoort bouwde men een tweede brug, en ook de Gentpoortbrug en de Kathelijnepoortbrug zijn vernieuwd. Naderhand zijn ook de Krakele-, de Scheepsdale- en de Nieuwegebrug aangepakt. Bij deze projecten speelde behalve de scheepvaart ook de verhoging van de veiligheid voor het verkeer van en naar de binnenstad een grote rol.

BRUGGE: HET DAMPOORTCOMPLEX



Meer gericht naar het toeristisch verkeer van en naar de kust en in de polders, alsook naar vlot verkeer van landbouwvoertuigen was de renovatie van de bruggen over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Na de Gistel-, Leffinge- en Slijpebrug sloot de Rattevallebrug recent het rijtje. De twee nieuwe Plassendalebruggen komen straks aan de beurt.

Voor de autoweg A18 werd in de zeventiger jaren in Diksmuide een nieuwe Uniebrug over de IJzer gebouwd. Ook de Hogebrug in de Boterstad is vernieuwd en er wordt op dit ogenblik volop gewerkt aan een nieuwe Knokkebrug over de IJzer in Merkem. Op het programma staat bovendien nog de renovatie van de oude Tervatebrug. Ook de werken aan de nieuwe Ieperbrug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Veurne zijn in uitvoering.

Over het Boudewijnkanaal is gelijktijdig met de uitbouw van de haven in Zeebrugge een nieuwe spoorwegbrug gebouwd, terwijl recent de vooroorlogse en door de beperkte afmetingen hinderlijk geworden Herdersbrug door een nieuwe constructie werd vervangen.



BRUGGE: EEN TWEDE BRUG VOOR DE KRUISPOORT

Bouwen alleen volstaat niet

De afdeling Waterwegen Kust beheert een uitgebreid en divers patrimonium van onroerende goederen. De veiligheid en het normale gebruik van de aanwezige infrastructuur op de waterwegen waarborgen is dan ook een belangrijke opdracht. Sinds 1 juli 1978 is voor de 105 bruggen die door de afdeling Waterwegen Kust beheerd worden een methodiek van systematische inspectie en controle van toepassing.

Om de drie jaar worden alle bruggen grondig nagezien door hiertoe speciaal opgeleide inspecteurs. Aan de hand van deze inspecties voert men naderhand niet alleen alle noodzakelijke onderhoudswerken uit, maar er wordt ook een lijst bijgehouden van prioritair te vervangen en of grondig te repareren bruggen.

In het verleden zijn ook pogingen ondernomen om een dergelijke methodiek toe te passen op alle andere types infrastructuur. Dit bleek telkens te omslachtig en weinig praktisch te zijn.

De ruime verspreiding van informatica en bureautica heeft ertoe geleid dat nu toch een systeem kon ontwikkeld worden en in de praktijk omgezet.

Men onderscheidt daarbij de volgende types infrastructuur: sluizen, stuwen, kaaimuren, dijken, oeververdedigingen, waterbodems, stortterreinen, sifons, uitwateringsduikers, wegen en aanhorigheden, groenvoorzieningen, exploitatieterreinen, meetinrichtingen, pompstations, aanlegsteigers, staketsels, strandhoofden en zeedijken. Gespecialiseerde inspecteurs zullen het leeuwenaandeel van dit patrimonium om de vier jaar controleren, zodat, via een belangrijke inhaalbeweging alle infrastructuur op het hoogste kwaliteitsniveau wordt gebracht, en op dit niveau wordt gehouden door systematische onderhoudsinspanningen.

Afstandsbediening voor bruggen

Bruggen over kanalen zijn meestal ophaalbruggen, wipbruggen of draai-bruggen, mechanisch of manueel bediend. Voor deze bediening werd van oudsher eigen personeel ingezet. Dat is nog steeds zo aan sluizen-complexen zoals Plassendale, Sas-Slijkens, de Dampoort en Boezinge. Het bedienen van meer verspreid liggende bruggen werd meestal via aanbesteding aan particulieren toevertrouwd.

Een paar jaar geleden is voor een aantal bruggen op het kanaal Gent-Oostende door de afdeling Waterwegen Kust een systeem van afstandsbediening in werking gesteld. In 1997 werden op de bediening vanaf de centrale aan de Kruispoort in Brugge negen bruggen aangesloten : de Moerbruggebrug en de Steenbruggebrug in Oostkamp, de Kathelijnepoortbrug, de Gentpoortbrug, de twee Kruispoortbruggen, de Warandeburg en de Scheepsdalebrug in Brugge, en de Nieuwegebrug in Varsenare. De bediening geschiedt door middel van glasvezelkabels en computergestuurde supervisie. In het bedieningsgebouw aan de Kruispoort volgt men op grafische kleurenschermen per brug de werking van het systeem. In Veurne wordt de Nieuwpoortbrug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke eveneens van op afstand bediend vanaf het sluisgebouw aan de Nieuwpoortsluis. Ook de Ieperbrug wordt eerstdaags op dit net aangesloten.

Op waterwegen met beperkte scheepvaart wordt het systeem van bediening met mobiele ploegen toegepast, de zogenaamde pendelbediening. De bedienaar pendelt van het ene kunstwerk naar het andere, afhankelijk van de plaats waar een brug moet opgehaald of opengedraaid worden. De afdeling Waterwegen Kust past deze methode toe voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort waar 's winters een mobiele ploeg vijf bruggen bedient : de Zandvoordebrug, de Gistelbrug, de Leffinge-brug, de Slijpebrug en de Rattevallebrug. Omdat 's zomers nogal wat recreatieve scheepvaart op dit kanaal voorkomt worden dan twee ploegen ingezet. Ook de twee sluizen in het kanaal Ieper-IJzer in Ieper-Boezinge worden door een mobiele ploeg - per fiets - bediend.



DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Onze mensen
Onze mensen

Wie doet wat ?

Om niet tekort te schieten in de weergave van de activiteiten en de werking van de jubilerende afdeling Waterwegen Kust, is het onafwendbaar om ook de huidige structuur toe te lichten. Alle personeelsleden - er zijn er ruim 220 - met naam, functie en taakomschrijving opsommen zou leiden tot een onoverzichtelijke en eigenlijk niet relevante lijst. Eenieder heeft één of meer specifieke taken, vormt een onmisbaar radertje om de, zoals gebleken uit alle voorgaande teksten, veelomvattende machine die de afdeling Waterwegen Kust eigenlijk is, draaiende te houden.

Om het totale raderwerk toch iets doorzichtiger, en allicht ook iets meer toegankelijk te maken, is hierna gepoogd de deeltjes los te rafelen en ze klaar en duidelijk naast elkaar te plaatsen. Naast elkaar, zo weze gezegd, want zij zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, in functie van een goede dienstverlening door gemotiveerde samenwerking in een afdeling die met een open blik op de toekomst de tweede eeuw van haar bestaan binnentreedt.

Van links naar rechts :

ir. Guido Dumon, ir. Peter De Wolf, Carine Bogaert, ir. Dirk De Brauwier, ir. Johan Fremout, afdelingshoofd ir. Bernard De Putter, ir. Luc Van Damme, Dirk Dufour, Gert De Wilde, John Pauwels.



De afdeling Waterwegen Kust is gestructureerd rond negen cellen :

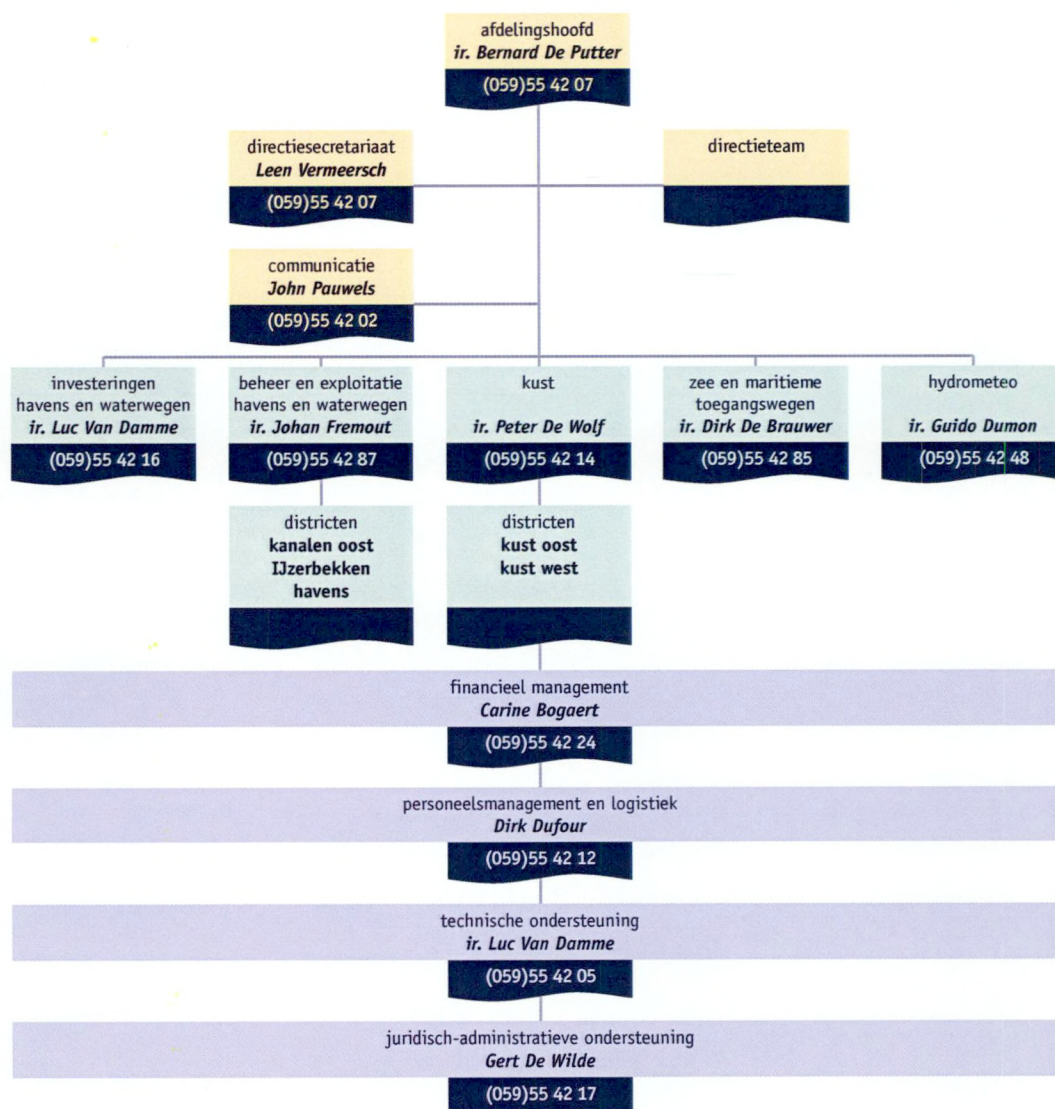
- cel **Investerings Havens en Waterwegen**
- cel **Beheer en Exploitatie Havens en Waterwegen**
- cel **Kust**
- cel **Zee en Maritieme Toegangswegen**
- cel **Hydrometeo**
- cel **Financieel Management**
- cel **Personeelsmanagement en Logistiek**
- cel **Juridisch-administratieve ondersteuning**
- cel **Technische ondersteuning**

Naast deze cellen is een staffunctie voorzien :

communicatieverantwoordelijke.

Het directieteam, dat bestaat uit het afdelingshoofd, de communicatieverantwoordelijke en de celhoofden, heeft de verantwoordelijkheid met betrekking tot het beleid van de afdeling.

ORGANOGRAM van de Afdeling Waterwegen Kust



De werking van de cellen Beheer en Exploitatie en Kust wordt georganiseerd op basis van districten :

cel Beheer en Exploitatie Havens en Waterwegen

drie districten

havens

kanalen oost

IJzerbekken

cel Kust

twee districten

kust west

kust oost

De diverse cellen hebben elk hun specifieke verantwoordelijkheden :

cel Investerings Havens en Waterwegen

infrastructuurwerken

projectvoorbereiding

uitvoering

beleidsstudies

cel Beheer en Exploitatie Havens en Waterwegen

beheer

inspecties

onderhoud

natuurontwikkeling

schadegevallen

exploitatie

waterbeheer

bediening kunstwerken

concessies, vergunningen, toelatingen, adviezen

scheepvaartinspectie en averijen

ondersteuning van de scheepvaart

ondersteuning recreatie

grond- en domeinbeheer

mobilisatieplan

bestemmingsplannen

cel Kust

beheer en exploitatie

inspecties

onderhoud

rampenplannen kust, zwin

schadegevallen

concessies, vergunningen, toelatingen, adviezen

ondersteuning recreatie

natuurontwikkeling

bestemmingsplannen

investeringen

ontwerp en uitvoering infrastructuur

beleidsstudies

cel Zee en Maritieme Toegangswegen

investeringsbaggerwerken

projectvoorbereiding

uitvoering

beleidsstudies

onderhoudsbaggerwerken

ruimen van wrakken

hydrografie

metingen

scheepvaartplannen

berichten aan zeevarenden

zeekaarten

beheer en exploitatie

adviezen - exploitatie zeebodem, kabels

ecologische monitoringsprogramma's

cel Hydrometeo

hydrometeosysteem (investeringen, beheer en exploitatie)

metingen

data-uitwisseling

hydrometeomodellen

oceanografisch meteorologisch station

informatica ondersteuning

cel Financieel Management

rekenplichtigen - uitgaven en ontvangsten

financieel beheer

vastleggingsdossiers

betalingsdossiers

rapportering delegaties

financieel management

gunning overheidsopdrachten

begroting

budgetopvolging

ordonnanceringskredieten

economische boekhouding

doelmatigheidsanalyse

cel Personeelsmanagement en Logistiek

personeel

personeelsbeheer

personeelsbeleid

Werkgroep 17

Basisoverlegcomité 6.2

veranderingsprocessen, H00P-projecten

logistiek

gebouwen - wagenpark

agenda - archief - bibliotheek

economaat

cel Juridisch - administratieve Ondersteuning

juridische geschillen

domeinbeheer- en exploitatie

jurid.-adm. ondersteuning districten

wetgeving

onteigeningen

cel Technische Ondersteuning

tekenbureau

topografie

opmaak bestekken

beheer databanken

inventaris kunstwerken

Communicatie

interne en externe communicatie

persberichten

persontmoetingen

tentoonstellingen

De Vriendenkring

De Vriendenkring

Anno 1953 sloegen drie personeelsleden van de toenmalige Dienst der Kust de handen in elkaar en stichtten een vereniging die zij de Vriendenkring van Bruggen en Wegen noemden. Het hoofddoel van dit initiatief was de bevordering van het contact tussen de personeelsleden na de werkuren. Er werden ambitieuze plannen gesmeed voor feestjes en uitstappen. De Vriendenkring ging zijn gangetje en werd al gauw een niet meer weg te denken onderdeel van de Dienst.

In 1974 nam ir. Erik Blomme het voorzitterschap waar en onder zijn impuls kreeg de Vriendenkring vaste vorm, een vooropgesteld programma en eigen statuten. Men plande technische uitstappen, stelde een ledenblad samen en organiseerde voor het eerst een groot dansfeest in het casino van Middelkerke. Het pakket aan afwisselende activiteiten breidde steeds verder uit. Ook aan de doelstelling werd een en ander toegevoegd. De Vriendenkring van Bruggen en Wegen nam zich voor het sociaal contact binnen de Dienst te bevorderen door de organisatie van zowel culturele, sportieve als ontspannende evenementen. Ook de gepensioneerde personeelsleden kwamen aan hun trekken.

Er werd een nieuwjaarsreceptie met maaltijd gepland, elk jaar in maart organiseerde men een dansfeest dat in de loop der jaren uitgroeide tot een avondfeest met maaltijd.

Elk jaar wordt in september een grote buitenlandse reis van 6 tot 10 dagen georganiseerd. In oktober gaat een personeelsfeest door met viering van gepensioneerden en gedecoreerden. Bovendien worden regelmatig kaart- en spelavonden gehouden, wandelzoektochten en technische uitstappen georganiseerd die gepaard gaan met geleide stadsbezoeken. Men zet culturele weekends op touw en bezoeken aan grote tentoonstellingen.

Sinds kort is ook een amateurkunstkring ontstaan die regelmatig eigen werken exposeert.

Kinderen van de personeelsleden krijgen elk jaar de gelegenheid een pretpark te bezoeken en de allerkleinsten worden extra verwend tijdens het jaarlijks Sinterklaasfeest.

De sportieve leden vinden elkaar terug in de recent opnieuw gestarte voetbalploeg FC. De Crabbers.

Om iedereen van alle activiteiten op de hoogte te houden, wordt 4 maal per jaar het krantje De Mast uitgegeven, dat naast de kalender ook personeelsnieuws en verslagen van de evenementen bevat.

De Vriendenkring van de afdeling Waterwegen Kust, onder voorzitterschap van ir. Marc Helewaut, wil met de genoemde activiteiten sinds jaar en dag de leefsfeer binnen de afdeling aangenamer maken en het sociaal contact tussen personeelsleden buiten de werksfeer bevorderen. Met deze doelstelling kan onze 45 jaar oude Vriendenkring als een voorloper van die jonge gedachte worden beschouwd. Het huidige ledenaantal bewijst dat de Vriendenkring geen lege doos is maar aan een bestaande nood beantwoordt.



DE BIJZONDERE DIENST DER KUST

Nawoord
Nawoord

Met dank aan... Met dank aan...

1898-1998 - De Bijzondere Dienst der Kust - honderd jaar samenleven met de zee - een hernieuwde kennismaking met de afdeling Waterwegen Kust : onder deze noemer gaat de viering van dit jubileum de annalen in van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Als coördinator van het project dat de viering behelst, de samenkomst, de tentoonstelling en niet in het minst de verluchte brochure, heb ik de aangename plicht eenieder te danken die heeft bijgedragen tot het welslagen van deze realisatie.

Dank gaat uit naar de heren secretaris-generaal ir. Fernand Desmyter en directeur-generaal ir. Jan Strubbe, die het voornemen van de viering van in de beginne hebben willen steunen, naar afdelingshoofd ir. Bernard De Putter en het voltallige Directieteam van de jubilerende afdeling die hun schouders onder het eeuwfeest hebben gezet om dit tot een goed einde te kunnen brengen.

Het redactiecomité dat ik mocht voorzitten wordt bedankt voor de onvolprezen medewerking aan de opmaak van het toch wel lijvig document dat de informatieve brochure is geworden over het palmares en het takenpakket van de afdeling : ir. Robert Simoen, ir. Bernard De Putter, ir. Luc Van Damme, ir. Peter De Wolf, Gerard Vandamme, ir. Guido Dumon, ir. Dirk De Brauer, ir. Johan Fremout, ir. Marc Helewaut, ing. Franky Warnier en ing. Carlos Van Cauwenberghe.

Verder mag ik nog de vriendelijke medewerking vermelden van ir. Erik Blomme, ing. Germain Cnudde, Koen Colpaert, Guido Defauw, Katy Demets, Liselotte Dereeper, Jan Deruytter, William Desmadryl, ing. Jan Goderis, ir. Pierre Kerckaert, Mario Palmerio, Anne Persyn, Bert Quinart, Benjamin Vandenberghe, Gilles Van den Bon, Kris Van Der Heyden, Carine Vandevoorde, Filip Vande Vyvere, Gilbert Van Hauwermeiren, Jozef Vanhoutte, ir. Herman Verslype, Jaak Vitse en Viviane Vrambout.

Dank is verschuldigd aan de volgende bedrijven voor hun steun bij de realisatie van dit project :

Aannemingen M. & J. Braet,

Willem De Rooiaan 8, 8620 Nieuwpoort, (058)23 31 60

NV. Algemene Ondernemingen G. Braet & Zn.,

Damse Vaart Zuid 21, 8310 Brugge, (050)35 45 71

NV. Besix,

Boulevard L. Mettewie 74/76, 1080 Brussel, (02)421 62 11

NV. Baggerwerken Decloedt en Zoon,

Tijdokstraat 24, 8380 Zeebrugge, (050)55 97 97

NV. De Brandt,

Sint Ursmarusstraat 23, 9200 Dendermonde, (052)33 22 36

NV. Depret,

Lanceloot Blondeellaan 2, 8380 Zeebrugge, (050)54 42 31

NV. Dredging International,

Scheldedijk 30, 2070 Zwijndrecht, (03)250 52 11

NV. Eurosense-Belfotop,

Nerviërsaan 54, 1780 Wemmel, (02)460 70 00

NV. Haecon,

Deinsteenweg 110, 9031 Drongen, (09)216 63 63

NV. Herbosch-Kiere,

Sint Jansweg 7, 9130 Kieldrecht, (03)572 02 82

NV. Interplant,

Wegerstraat 39, 1840 Londerzeel, (052)30 24 01

NV. Daniel Seru en Zonen,

Iepersesteenweg 106, 8630 Veurne, (058)31 10 20

NV. Algemene Ondernemingen Soetaert,

Heidestraat 43/45, 8434 Westende, (058)23 94 19

NV. Strukton De Meyer,

Brouwerijstraat 1, 9031 Gent, (09)280 99 99

NV. Technum Havenbouw,

Gistelsteenweg 1, 8400 Oostende, (059)56 58 08

NV. Vanhuele Gebroeders,

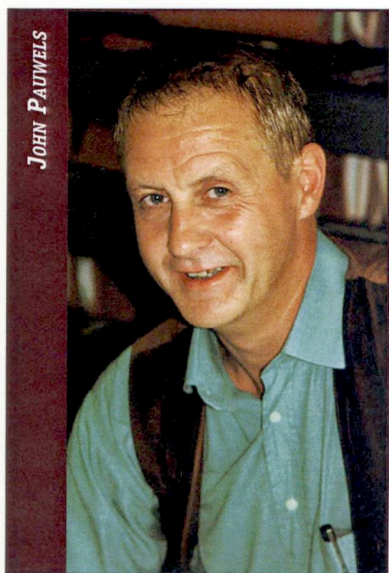
Zandvoordestraat 453, 8400 Oostende, (059)50 08 58

PVBA. Algemene Ondernemingen Verheye,

Cardijnlaan 12, 8600 Diksmuide, (051)50 18 21

Bijzondere dank gaat in laatste instantie, maar niet in het minst uit naar alle voormalige en huidige personeelsleden van de Bijzondere Dienst der Kust, de Dienst der Kust, de Dienst der Kusthavens en de afdeling Waterwegen Kust, zonder wie noch het palmares, noch enige realisatie, noch dit jubileum hadden kunnen bestaan. Zij hebben de jubilaris gemaakt, doen groeien, en zij gaan door, als het even kan voor nog eens 100 jaar.

John Pauwels, adjunct van de directeur,
communicatieverantwoordelijke Waterwegen Kust



COLOFON

FOTOGRAFIE

BELCAM productions CBVA

Kaaistraat 30, 8400 Oostende

Foto Guido Coolens NV, 2000 Antwerpen

John Pauwels, Edwin Morscio en Eric Fremout

LAY-OUT

CIBE, bureau voor communicatie

Lostraat 28, 9000 Gent

DRUKWERK

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,

departement Leefmilieu en Infrastructuur

administratie Algemene Administratieve Diensten

afdeling Logistiek

PROJECTCOÖRDINATIE

John Pauwels

communicatieverantwoordelijke,

afdeling Waterwegen Kust

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

ir. Bernard De Putter

afdelingshoofd,

afdeling Waterwegen Kust

Vrijhavenstraat 3, 8400 Oostende

