Jaarverslag AWZ 1996



departement Leefmilieu en Infrastructuur / administratie Waterwegen en Zeewezen / directoraat-generaal

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

01.3.

BK 00213

Jaarverslag AWZ 1996

Woord vooraf

Dit jaarverslag kan gezien worden als een dwarsdoorsnede van de administratie Waterwegen en Zeewezen. Het poogt een overzicht te geven van de grote diversiteit aan taken die door de administratie worden uitgevoerd.
In onze beroepsbezigheden worden wij dan ook geconfronteerd met zowat alle facetten van onze maatschappij : economie, ecologie, transport, mobiliteit, wetenschap en innovatie.

In deel 1 en 2 van dit jaarverslag stelt de administratie zich kort aan U voor en worden onze belangrijkste taken behandeld.
Deel 3 staat volledig in het teken van de infrastructuur waar zowel het beheer en onderhoud als het bouwen en benutten aan bod komen.
Dat een belangrijk deel van onze administratie gevormd wordt door het zeewezen kan U rustig nalezen in deel 4.
In deel 5 staan onderzoek en ontwikkeling centraal en tot slot worden ook onze inspanningen op het vlak van internationale samenwerking en communicatie in het voetlicht geplaatst.
Alle verwezenlijkingen waar de administratie met recht en reden trots op is zouden echter onmogelijk zijn zonder de nooit aflatende inzet en prestaties van al onze medewerkers. Deel 8 geeft dan ook de personeelsstructuur van onze administratie weer.

ir. Jan Strubbe
directeur-generaal

Inhoudstafel

Woord vooraf

Adressen

Inhoudstafel

1. Even voorstellen

2. Wat wij doen
    - 2.1 De scheepvaart verzekeren
    - 2.2 Waterbeheersing
    - 2.3 Economische rentabilisering
    - 2.4 Ecologisch herstel door actieve natuurbouw
    - 2.5 Waterwegen aanwenden voor de passieve en actieve recreatie

3.Zorgen voor een verzorgde infrastructuur ten dienste van de Vlaamse Gemeenschap
    - 3.1 Beheer en onderhoud
        - Veiligheid boven alles
        - HOOP doet leven
        - Moet er nog zand zijn ?
        - Het Maasdijkenplan
        - Andere onderhoudswerken
        - Klant is koning
        - Kijk, zonder handen !
        - Uitbreiding en optimalisatie van het hydrometrienet
        - De hoge waterstanden van augustus 1996
    - 3.2 Bouwen en benutten
        - De haven van Gent
        - De haven van Antwerpen
        - Andere werken
        - Natuurtechnische milieubouw

4. Het Zeewezen
    - 4.1 Loodsdienst
    - 4.2 Slepen en redden
    - 4.3 Markeren van de vaarweg
    - 4.4 Zeevaartrechten : ontvangsten
    - 4.5 Reorganisatie
    - 4.6 Regie voor Maritiem Transport
    - 4.7 Regelgeving
    - 4.8 Rampenplan Noordzee “Black beauty”

5. Onderzoek en ontwikkeling
    - 5.1 Nautisch onderzoek en de vernieuwing van de scheepvaartsimulator
    - 5.2 And the winner is ...

6. Internationale samenwerking

7. Communicatie

8. Personeel

Colofon

Adressen

Directoraat-generaal

Directoraat-generaal AWZ
Graaf de Ferraris-gebouw
Emile Jacqmainlaan 156 bus 5
1000 Brussel

Directeur-generaal ir. Jan Strubbe
Staflid : Antoine Descamps
telefoon : 02/553.77.11
fax : 02/553.77.05

Afdelingen

Beleid Havens en Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferraris-gebouw
Emile Jacqmainlaan 156 bus 5
1000 Brussel

telefoon : 02/553.77.02
fax : 02/553.77.35
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Jozef Van Hoof

Waterbouwkundig laboratorium
Berchemlei 115
2140 Borgerhout

telefoon : 03/236.18.50
fax : 03/235.95.23
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Ivo Coen

Dienst Hydrologisch onderzoek
Graaf de Ferraris-gebouw
Emile Jacqmainlaan 156 bus 5
1000 Brussel

telefoon : 02/553.77.43
fax : 02/553.77.55
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Ivo Coen

Vloot
Sir Winston Churchillkaai 2
8400 Oostende

telefoon : 059/55.28.11
fax : 059/70.32.38
afdelingshoofd : Ir. Erik Blomme

Scheepvaartbegeleiding
Graaf de Ferraris-gebouw
Emile Jaqmainlaan 156 bus 5
1000 Brussel

telefoon : 02/553.
fax : 02/553.
afdelingshoofd : Ir. Raymond Blomme

Loodswezen
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen

telefoon : 03/222.08.11
fax : 03/222.08.36
afdelingshoofd : Raymond Vanhuysse

Waterwegen Kust
Administratief centrum
Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende

telefoon : 059/55.42.11
fax : 059/50.70.37
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Bernard De Putter

Bovenschelde
Nederkouter 28
9000 Gent

telefoon : 09/235.00.11
fax : 09/235.00.72
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Eric Van Den Eede

Zeeschelde
Copernicuslaan 1 bus 13
2018 Antwerpen

telefoon : 03/224.67.11
fax : 03/224.67.05
afdelingshoofd : Ir. Rik Goetinck

Maritieme Schelde
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen

telefoon : 03/222.08.11
fax : 03/231.20.62
afdelingshoofd : directeur-ingenieur Hugo Belmans

Maas en Albertkanaal
Lombardstraat 26
3500 Hasselt

telefoon : 011/22.36.37
fax : 011/24.33.90
afdelingshoofd : Ir. Ludo Plessers

Even voorstellen ...

De administratie Waterwegen en Zeewezen is een onderdeel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en meer bepaald van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Deze organisatie bestaat uit zo'n 2.000 tal werknemers die zich dubbel en dik inzetten voor de realisatie van het Vlaamse beleid inzake het Zeewezen, de Vlaamse havens en de bevaarbare waterlopen.
Om deze niet geringe taak tot een goed einde te brengen is de administratie opgesplitst in 10 afdelingen die gecoördineerd worden door het directoraat-generaal.
Naast 2 beleidsafdelingen en een studieafdeling situeren zich 7 beleidsuitvoerende afdelingen van de kust tot Limburg. Elk van deze 7 afdelingen heeft een specifiek dienstverleningspakket dat nauw verbonden is met een specifieke territoriale bevoegdheid.

Onze beleidsafdelingen organiseren zich rond de volgende objectieven :
- het beleid voorbereiden, uitvoeren en evalueren
- een representatieve begroting opstellen en opvolgen
- een schakelfunctie uitoefenen tussen de minister, de administratie en derden
- externe betrekkingen uitbouwen, onderhouden en het beleid er op afstemmen.



Concreet betekent dit dat de afdeling Beleid Havens en Waterwegen zich bekommert om:
- de Vlaamse havens en hun maritieme toegangswegen
- de regelgeving, exploitatie, commercialisatie en promotie van de binnenvaartwegen
- de kustverdediging en de zeegebonden aangelegenheden.

Voor de uitvoering van dit beleid kan de afdeling Beleid Havens en Waterwegen rekenen op de afdelingen Waterwegen Kust, Maritieme Schelde, Bovenschelde, Zeeschelde en Maas en Albertkanaal.

De afdeling Beleid Zeewezen verleent diensten op het vlak van :
- zeeschepen loodsen en beloodsen
- het slepen en redden op zee
- het markeren van de vaarwegen door verlichting, bebakening en het leggen van boeien
- verkeersbegeleiding door het geven van nautische informatie en radarassistentie
- het ter beschikking stellen van bemande vaartuigen aan derden.

Deze diensten worden vooral verleend door de afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde.

In het dagelijkse beleid worden alle afdelingen op deskundige wijze ondersteund door de studie-afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek.

Typerend voor de administratie Waterwegen en Zeewezen is de veelheid aan locaties, nl. 125, waaronder een grote locatie in Vlissingen (Nederland).
Zij is tevens beheerder van de grootste Belgische Vloot met ca. 50 varende zeewaardige eenheden.
Belangrijk om weten is dat meer dan de helft van onze personeels-leden in continu- of semi-continudienst tewerkgesteld zijn.

2 Wat wij doen ...



Het takenpakket van de administratie Waterwegen en Zeewezen wordt onderverdeeld in 5 grote basisopdrachten, te weten :

1. scheepvaart verzekeren
2. waterbeheersing
3. economische rentabilisering van de havens en de waterwegen
4. ecologisch herstel van de rivieren door actieve natuurbouw
5. actieve en passieve recreatie voor de waterwegen.

Laten we deze basisopdrachten eens één voor één bekijken.

2.1. De scheepvaart verzekeren

Alleen de afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde stellen loodsen ter beschikking voor het begeleiden van schepen van de zee naar de havens en vice versa. Hiervoor streeft men ernaar steeds voldoende loodsen in dienst te hebben van de scheepvaart-intensiteit. Voor de toekomst speelt de administratie Waterwegen en Zeewezen met de gedachte van een polyvalente beloodsing daar het huidige systeem van kust-, kanaal-, Scheldemond- en rivierloodsen bij de doorvaart van zee tot rivier en kanaal steeds een loodswissel met zich meebrengt. Dit werkt vertragend voor de scheepvaart en leidt voor de rede van Vlissingen soms tot gevaarlijke situaties. Door een polyvalente beloodsing zou het mogelijk zijn het volledige traject af te leggen zonder loodswissel.



Onder het verzekeren van de scheepvaart verstaan we ook het bedienen van sluizen en bruggen. Dit is één van de belangrijkste taken van de administratie Waterwegen en Zeewezen daar ze ondermeer de binnenscheepvaart in staat stelt veilig en vlot haar lading te vervoeren.

Tevens houden we ons bezig met het in stand houden, verbeteren en uitbreiden van de waterwegen. Hieronder verstaan wij het bouwen van nieuwe infrastructuur ten behoeve van de scheepvaart, het onderhouden van bestaande infrastructuur zoals kaaimuren, sluizen en bruggen.

Verder ondersteunen wij de scheepvaart door middel van moderne en efficiënte hulp-middelen zoals de Vessel Traffic Service of de VTS-A voor insiders. Dit is een elektronisch begeleidingssysteem dat de op- en afvaart van de schepen efficiënter coördineert in samenwerking met de afdeling Zeewezen Schelde te Antwerpen en de havendienst van de stad Antwerpen.





Wanneer we spreken over moderne apparatuur kunnen we natuurlijk de scheepsmanouvreersimulator van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek niet over het hoofd zien. Zowel rivierloodsen, havenloodsen als studenten van de hogere Zeevaartschool komen op deze simulator trainen.
De simulator is tevens een waarde-vol instrument bij het ontwerpen van waterbouwkundige werken.

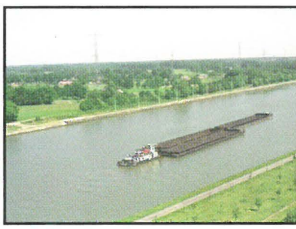
Een specifieke taak is weggelegd voor de afdeling Zeewezen Kust daar zij zich bezighoudt met het slepen en redden op zee waarover verder meer.

Last but not least proberen wij de scheepvaart te verzekeren door de reglementering toe en aan te passen.

2.2. Waterbeheersing

Een tweede belangrijke basisopdracht van de administratie Waterwegen en Zeewezen bestaat uit de waterbeheersing. Hieronder verstaan wij de afvoer van de bovendebieten verzekeren zodat overstromingen geen kans krijgen. Daarnaast proberen wij minimale debieten te garanderen ten behoeve van de scheepvaart en de natuurlijke functies van onze waterwegen.
De bevolking beschermen tegen overstromingen is geen sinecure. De administratie Waterwegen en Zeewezen probeert dit te doen door het aanleggen van een adequate kustverdediging met inbegrip van de bescherming van strand en duinen, de aanleg van zeedijken in het Scheldebekken ter uitvoering van het Sigma plan, de constructie van rivierdijken en het ecologische herstel van de rivieren. Voor dit onderdeel van ons takenpakket is een tijdige waarschuwing en opvolging onontbeerlijk. Met dit doel voor ogen werd enkele jaren geleden overgegaan tot het oprichten van waarschuwingspermanenties en stormverwittigings- en opvolgingsplannen. In de schoot van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek houdt de dienst Hydrologisch onderzoek een oogje in het zeil met haar Informatiecentrum Hoogwater DIHO. Dit centrum volgt alle hoge en minder hoge waterstanden op de voet, voert voorspellingen uit en houdt alle bevoegde instanties en diensten op de hoogte.

2.3. Economische rentabilisering



Economische rentabilisering kunnen we samenvatten als : de bevordering van het vervoer langs de waterwegen als meest milieuvriendelijke transportmiddel. Dit doen we in samenwerking met de havenbesturen, de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer en de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

De Vlaamse havens zijn te beschouwen als de kernzones voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. In deze tijden van "just-in-time" productie en economische efficiëntie moet vooral worden ingespeeld op de voortdurende schaalvergroting van de schepen en de steeds stijgende behoefte aan diepwaterkaden, waar klokvaste en meer grootschalige scheepvaartmogelijkheden voorhanden zijn.
De Vlaamse zeehavens hebben door hun geografische ligging een beperkte maritieme toegankelijkheid. Deze handicap wordt overwonnen door het uitvoeren van permanente en intensieve onderhoudsbaggerwerken, waarnaar al vele jaren een groot deel van het beschikbare budget gericht is.
Deze maritieme toegankelijkheid van de zeehavens moet op korte termijn vergroot worden om bvb. grotere bulkschepen in de havens te kunnen ontvangen en om de containervaart niet-tijgebonden (rond de klok) te laten verlopen.

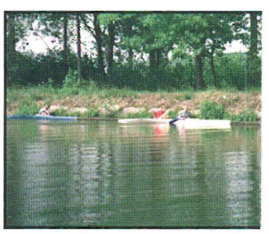
De verdere ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens impliceert dat er dient geïnvesteerd te worden in nieuwe infrastructuur, onderhoud en renovatie van de oude infrastructuur teneinde zowel de scheepvaart als de overslag vlotter en op grotere schaal te laten verlopen.

2.4. Ecologisch herstel door actieve natuurbouw

Bij het uitvoeren van haar dienstverleningspakket besteedt de administratie Waterwegen en Zeewezen ruim aandacht aan het ecologische aspect. Het bewustzijn groeit zienderogen dat infrastructuur de natuur niet hoeft tegen te werken. Dieren, planten en de omgeving waarin ze leven moeten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd zijn zodanig dat ze in een zekere symbiose kunnen leven. In deze optiek stelt de administratie zich als doel milieuvriendelijke oevers aan te leggen, de natuurfunctie van de rivier in stand te houden en de waterbodem te saneren.

Daar de oevers van de waterwegen aan erosie onderhevig zijn door stroming, getijdewerking, wind, vraat door eenden en muskusratten maar ook door hengelaars en scheepvaart, is het nodig deze stelselmatig te controleren en ecologisch verantwoord te herstellen. Hierbij worden biezen gebruikt als schorre oeververdediging met wiepen en perkoenpalen als versterking.
In de diepere gedeeltes wordt steen gestort zodat na aanslibbing tussen de oever en de steenbestorting het schor terug kon aangroeien.
Op verschillende plaatsen werden paaiplaatsen en broedgebieden geïnstalleerd, werden de oevers opgesmukt en werd het maaischema aangepast.

Actieve natuurbouw veronderstelt ook natuurvriendelijk baggeren. Door de sedimentatie van slib in rivieren en kanalen komt hun functie in het kader van waterbeheersing en scheepvaart in het gedrang en moet er gebaggerd worden. Rekening houdende met de verschillende Milieu Effecten Rapporten (MER-studies) werden op zorgvuldige, wetenschappelijk en ecologisch verantwoorde wijze baggerstortterreinen ontworpen.
In vele gevallen was de nabestemming natuurgebied, bos, park en/of recreatie.
Het grootste gedeelte van de in de vaargeulen gebaggerde specie wordt op vergunde plaatsen in zee gestort of kan -indien het aan strenge voorwaarden voldoet- gebruikt worden voor strand- en duinsuppletie.



2.5. Waterwegen aanwenden voor de passieve en actieve recreatie

Het bestaande waterwegennet doorloopt de mooiste plekjes natuur. De administratie Waterwegen en Zeewezen koppelt het nuttige aan het aangename. Naast ecologisch verantwoorde infrastructuurwerken voor het vlot verloop van de scheepvaart, de algemene veiligheid van de burger

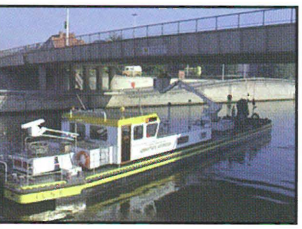
en de rentabilisering van de waterweg wordt eveneens ruim aandacht besteed aan de benutting van de waterwegen en hun aanhorigheden voor recreatie.
Zo werden vele van de bedieningswegen langs de oevers opgewaardeerd tot natuur- en wandelpaden.
Uiteraard wordt het watergebonden toerisme niet vergeten.
De bediening van bruggen en sluizen wordt zo mogelijk ook op zon- en feestdagen onderhouden.
Aan waterwegkruisingen werden wegwijzers geplaatst, op bruggen en steigers werd de benaming aangebracht.
De veerdiensten zetten fietsers en voetgangers over van de ene oever naar de andere. Dat de recreant deze dienstverlening weet te appreciëren bewijst de toeristische veerdienst Lillo-Doel die bij mooi weer gemakkelijk 2.000 bezoekers per dag over de vloer krijgt.
Voor de vissers zijn er de vergunningen : zowel voor het individuele vissen als voor viswedstrijden.
Verder is er bij de administratie Waterwegen en Zeewezen zoals steeds een bijzondere aandacht voor de bevordering van het kusttoerisme en het archeologisch patrimonium langs de waterwegen.

3 Zorgen voor een verzorgde infrastructuur ten dienste van de Vlaamse Gemeenschap

3.1 Beheer en onderhoud

Veiligheid boven alles

Het spreekt vanzelf dat een uitgebreid patrimonium aan waterwegen en kunstwerken het nodige onderhoud verreist. Elk jaar opnieuw besteedt de administratie Waterwegen en Zeewezen ruim aandacht aan het op peil houden van alle watergebonden infrastructuur in Vlaanderen.



In het kader van het onderhoud nam de administratie Waterwegen en Zeewezen in 1996 een aanvang met het systematisch onderhoud van haar patrimonium. Het in 1996 uitgevoerde HOOP 20- project (Homogene Organisatie Ontwikkelings Plannen) "Onderhoud infrastructuur waterwegen" heeft als hoofddoel de ontwikkeling van een methodiek voor de systematische inspecties en het onderhoud van de infrastructuur van de waterwegen. Deze systematische inspecties moeten resulteren in de toekenning van een kwaliteitsniveau per infrastructuur.
Tevens zal het nodige bedrag worden begroot om de eventuele onderhoudswerken uit te voeren en zal daarbij de uitvoeringstermijn vooropgezet worden. Het gevolg is dat prioriteitenlijsten kunnen worden opgesteld.
Voor de inspecties geldt een cyclus van 4 jaar met start in 1997.
In afwachting van een volledig overzicht na de eerste cyclus werd in het kader van dit project een beoordeling gemaakt van het gedeelte van het patrimonium met de slechtse kwaliteitsniveaus, namelijk "structurele herstellingen", "functionele beperkingen" en "buiten dienst". Tevens werden per kwaliteitsniveau eenheidsprijzen voor de herstellingswerken vastgesteld. De omvang van de inhaalbeweging om dit deel van het patrimonium opnieuw in optimale staat te brengen wordt op 5,4 miljard BEF begroot.
De hoger vermelde kwaliteitsniveaus zullen via buitengewone onderhoudswerken worden verbeterd. Via het gewone onderhoud zullen de kleine herstellingen gebeuren, evenals het systematisch onderhoud waaraan meer dan vroeger de nodige aandacht zal worden geschonken. Een goed systematisch onderhoud voorkomt immers allerlei vormen van schade aan de infrastructuur.
Tenslotte blijkt uit berekende onderhoudsscenario's nog eens duidelijk dat een goede opvolging van de inspectiegeleide herstellingswerken op termijn kostenbesparend werkt.
Immers, indien schade aan infrastructuur in een vroeg stadium wordt opgemerkt, zijn de herstellingswerken goedkoper. Zelfs bij veelvuldige kleinere ingrepen is de kostprijs van de werken over de volledige levensduur lager dan bij sporadische, dure ingrepen in een verder

gevorderd stadium van degradatie. Bovendien bevindt de infrastructuur zich bij een goede opvolging voortdurend in een beter kwaliteits- en veiligheidsniveau. Aldus wordt door de administratie Waterwegen en Zeewezen bewezen dat een hoog kwaliteitsniveau niet noodzakelijk duur hoeft te zijn.

HOOP doet leven

Naast het HOOP 20-project werd er in de administratie Waterwegen en Zeewezen ook duchtig gewerkt aan het HOOP 26-project "Vergunningen". Dit project had tot doel te komen tot een uniforme regeling voor de uitreiking van een vergunning over de verschillende afdelingen heen. In het verleden was immers gebleken dat het uitreiken van een vergunning en de modaliteiten daarvan nog al eens verschilden naargelang de afdeling. Tegelijkertijd werd in het kader van de klantvriendelijkheid de procedure voor de aanvraag van een vergunning aanzienlijk vereenvoudigd voor de aanvrager. Het volstaat nu immers dat de aanvrager zijn aanvraag éénmaal indient bij de bevoegde afdeling van de administratie Waterwegen en Zeewezen en dat de administratie verder alle mogelijke administratieve rompslomp voor zijn rekening neemt.
Om de nieuwe vergunningsprocedure optimaal te ondersteunen wordt een softwarepakket ontwikkeld en zal in de loop van 1997 een brochure verschijnen om de klant nog beter te kunnen informeren.

Moet er nog zand zijn ?

Een ander belangrijk onderhoudsaspect voor de administratie Waterwegen en Zeewezen zijn de baggerwerken. Ook in de loop van 1996 werd er weer het nodige zand en slib verzet. Hierbij springen vooral de baggerwerken op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde en de verruiming van de Westerschelde in het oog.
Deze werden uitgevoerd door de afdeling Maritieme Schelde.
In 1996 keurde het Vlaamse Parlement het "Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde" goed. In dit Vlaams-Nederlands akkoord worden door de partijen afspraken gemaakt voor de verruiming van de Westerschelde. Deze complexe werkzaamheden omvatten naast baggerwerken ook het bergen van verscheidene wrakken en oeverwerken.
Aan Vlaamse zijde worden de onderhoudswerkzaamheden aan de Westerschelde- de maritieme toegangsweg tot de havens van Antwerpen, Gent en Brussel- met zorg en rentabiliteit aangevat.
In 1996 werd zo maar eventjes 14,9 miljoen m^3 gebaggerd in de (Nederlandse) Westerschelde en de (Belgische) Beneden-Zeeschelde. Op die manier bleven de verschillende drempels alsook de vaargeul in de stroom zelf en in de toegangsgeulen tot de zeesluizen, op de nodige diepte en breedte.

In 1996 werd meer gebaggerd dan de vorige jaren. Deze grotere hoeveelheid baggerspecie werd bereikt door ondermeer het vrijbaggeren van de langs de rivier gebouwde Containerterminal Noordzee en de intensieve opspuitingen van de Melsele-polder.

Naast het baggeren van de vaargeul dienden voor de verdieping ook enkele wrakken geborgen te worden. Zo werden in 1996 de resten van de m.s. Maria en de m.s. Australia geborgen zodat de betonning aldaar kon aangepast worden voor het breder vaarwater.



Maasdijkenplan

De afdeling Maas en Albertkanaal deed een inventarisstudie van het mijnverzakkingsgebied langs de gemeenschappelijke Maas. De gemeenschappelijke Maas vormt gedurende enkele kilometer de grens tussen België en Nederland. De gegevens die door deze studie verkregen werden moeten dienen als basis voor het opmaken van een interactief overstromingsmodel met risico-analyse. Ook werden in samenwerking met onze Nederlandse collega's de mogelijkheden onderzocht om van de gemeenschappelijke Maas een veilige en ecologisch waardevolle rivier te maken.
Ook werd een aanvang genomen met de saneringswerken aan de winterdijken te Uikhoven en Geneuth op het grondgebied van de gemeente Maasmechelen, terwijl op 5 december de werken voor de aanleg van de winterdijk Geneuth-Zuid-Willemsvaart werden aanbesteed. Dit alles kadert in de verdere uitvoering van het Maasdijkenplan.

Andere onderhoudswerken

Op de afdeling Bovenschelde werden het afgelopen jaar verschillende werken van buitengewoon onderhoud uitgevoerd. Zo werden aan de schuiven van de omloopriolen van de sluizen te Asper en Oudenaarde herstellingswerken uitgevoerd en werden de damplanken aan de sluis van Merelbeke tegen corrosie behandeld.

Dient het overigens gezegd dat al onze afdelingen gedurende het afgelopen jaar de nodige aandacht besteden aan onderhoudswerkzaamheden ?

Klant is koning

In de loop van 1996 werd door de afdeling Bovenschelde een IKZ-onderzoek (Integrale Kwaliteits Zorg) uitgevoerd naar de tevredenheid van de gebruikers op de beide veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen. Zowel het veer van Langerbrugge als het veer van Terdonk worden immers druk gebruikt door mensen die werken in de Gentse kanaalzone. Uit deze enquête is gebleken dat de gebruikers doorgaans tevreden zijn over de aangeboden dienst.



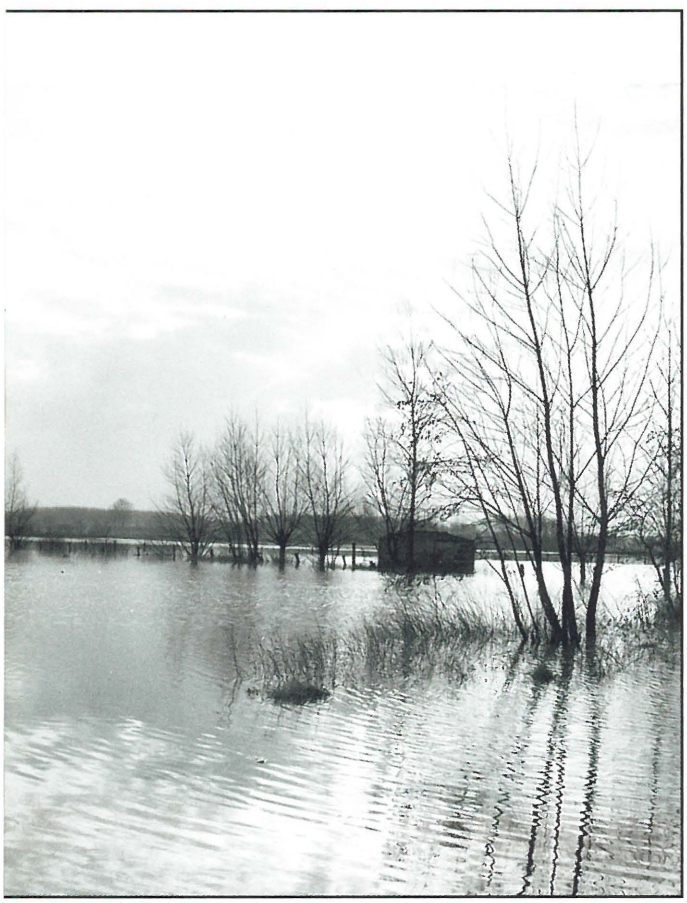
Kijk, zonder handen !

1996 is ook het jaar waarin een aanvang werd genomen met de Doortocht Brugge. Het betreft een systeem van afstandsbediening van een 10-tal bruggen op het kanaal Gent-Oostende in de regio van Brugge. De afstandsbediening van deze bruggen gebeurt door middel van glasvezelkabels en PC-gestuurde supervisiesystemen.
De besturing is centraal gelegen in het gebouw aan de Kruispoort en de bediening geschiedt door middel van grafische kleurenschermen, die een synoptisch beeld met alle gegevens van de brug weergeven.
Tezelfdertijd kunnen er drie bruggen bediend worden tot op een afstand van 15 kilometer. Sinds medio 1995 zijn er al een 5-tal bruggen die op afstand bediend kunnen worden. Daar het hierbij gaat over bestaande installaties dient de bedieningsapparatuur van de bruggen te worden aangepast of vernieuwd.
De totale kostprijs voor het ganse project bedraagt ongeveer 10 miljoen BEF per brug.



Uitbreiding en optimalisatie van het hydrometrisch meetnet

In het kader van de uitbreiding en de optimalisatie van het hydrometrisch meetnet van de bevaarbare waterlopen werd in 1996 door de dienst Hydrologisch Onderzoek (DIHO) en dit in samenwerking met de desbetreffende beheersafdelingen en de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO), begonnen met de uitbouw van een aantal hydrometrische stations die uitgerust zijn met een akoestische debietmeter. De bedoeling is om zo voor het ganse net van de bevaarbare waterlopen, ook daar waar er slechts kleine debieten optreden, te beschikken over betrouwbare waterkwantiteitsgegevens.



Gespreid over 3 jaar worden een 12-tal stations opgericht.
De eerste 4 worden ingeplant op het Albertkanaal te Vroenhoven, de Leie te Menen, de Ijzer te Keiem, alsook op het kanaal Gent-Oostende in het vak Brugge-Oostende. Deze stations zullen operationeel zijn in de loop van 1997, per station bedraagt de uitgave 6 à 7 miljoen BEF.

De hoge waterstanden van augustus 1996

In 1996 diende, in het kader van de beveiliging van de bevolking tegen overstromingen, door de dienst Hydrologisch Onderzoek éénmaal het "Informatiecentrum hoogwater DIHO" (I.C. hoogwater DIHO) in werking gesteld te worden.
Dit was toen op 28 en 29 augustus te Ukkel op 2 dagen zo maar eventjes 230 mm. regen uit de hemel viel ; een record sinds het begin van de waarnemingen in 1833.
Over bijna het ganse westelijke deel van België kwam er die dagen een hoeveelheid water naar beneden, die zich gemiddeld slechts één keer om de honderd jaar voordoet volgens het KMI.
Het was dan ook niet verwonderlijk dat de waterstanden in onze waterlopen plots fel gestegen waren en er zich hier en daar zelfs overstromingen voordeden.
Gedurende een 30-tal uren werden de waterstanden onafgebroken gevolgd door het I.C. hoogwater DIHO en werden alle bevoegde instanties permanent op de hoogte gehouden van de evolutie ervan.

3.2 Bouwen en benutten

Het veelzijdige takenpakket van de administratie Waterwegen en Zeewezen omvat natuurlijk meer dan alleen maar het instandhouden van de bestaande infrastructuur. Jaarlijks wordt dan ook ruimschoots aandacht besteed aan het bouwen van nieuwe infrastructuur en natuurlijk ook het in gebruik nemen ervan.
Voor het jaar 1996 zijn het uiteraard de grote infrastructuurwerken in de Vlaamse havens die het meest in het oog springen maar er is meer. Een overzicht.

De haven van Gent

Voor wat betreft de haven van Gent werden in 1996 de zogenaamde protocolwerken zoals het sluisnaderingssysteem en de opleidingsvideo uitgevoerd.
Dit gebeurde samen met een studie door het Waterbouwkundig Laboratorium, het opmaken van een opleidingsprogramma van de loodsen en de uitvoering van baggerwerken aan de Nederlandse grens. Daardoor werd de noodzakelijke voorwaarde vervuld om schepen tot 265 meter zonder bijkomende verzekering toe te laten op het kanaal Gent-Terneuzen.
Eén van de meest in het oog springende bouwwerken van het afgelopen jaar was de voltooiing van het Mercatordok, voorheen bekend als het Petroleumdok, dat op 3 september plechtig werd ingehuldigd door Vlaamse minister van Openbare Werken Eddy Baldewijns.
Het nieuwe dok is uitgerust met maar liefst 2 kilometer kaaimuur en is geschikt voor schepen met een diepgang tot 12,25 meter.
Door deze aanleg wordt 52 hectare haventerrein ontsloten voor bijkomende overslag en opslag van stukgoed of voor het aanmeren van RoRo-schepen. Dat er vraag was naar bijkomende haventerreinen wordt bewezen door het feit dat alle vrijgekomen grond reeds lang op voorhand was ingepalmd door de havenbedrijven. Aansluitend met de ontwikkelingen rond het Mercatordok worden ook de resterend gronden, die destijds toebehoorden aan de petrochemiereus TEXACO, ontsloten voor watergebonden activiteiten. In 1996 werd de bouw van 290 meter kaaimuur, gelegen langsheen het Zeekanaal, gegund voor een bedrag van 185 miljoen BEF, waarvan ongeveer 110 miljoen ten laste komt van het Vlaamse Gewest.



Het reeds in 1980 aangevatte renovatieprogramma van het Grootdok en zijn zijdokken werd verder gezet. De werken aan de oostzijde van het Zuiddok werden beëindigd en de renovatie van de Rigakaai is aangevat. De tweede en derde fase van de verbetering van de toegang tot het grootdok is verder in uitvoering. Deze werken zijn noodzakelijk om Panamax-schepen toe te laten op een veilige manier het gerenoveerde Grootdok in te varen. Om nautische redenen werd een verticale oever-verdediging gebouwd. Verder werd een kaaimuur gerenoveerd voor de overslag van schroot.

De beleidsanalyse voor de verbetering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen werd aanbesteed. Deze studie dient de beleidsinstanties een brede probleemverkenning en omgevingsbeschrijving te verschaffen, voor een oordeel te kunnen vellen over de ontwikkelingsmogelijkheden van de havenregio Gent-Terneuzen.

Zij beoogt te bepalen welke de knelpunten en beperkingen zijn welke een normale groei van de regio verhinderen. De studie formuleert doelstellingen die een oplossing geven voor de ontdekte beperkingen en onderzoekt verder de wenselijkheid of noodzakelijkheid van een nieuwe zeesluis te Terneuzen met de eventuele bijhorende kanaalaanpassingen. De duur van de studie zal één jaar bedragen en werd door de Europese gemeenschap weerhouden voor subsidiëring in het kader van de projecten rond de Trans Europese Netwerken.



Eind 1995 werd na jaren van studie en ontwerp de eerste fase van de bouw van het Kluizendok aanbesteed. De werken zelf zijn midden 1996 aangevat en een eerste fase van het dok zal reeds gebruiksklaar zijn begin 1999. Dit nieuwe havendok, gelegen op de linkeroever van het Zeekanaal, zal uiteindelijk 4,4 kilometer diepwaterkade met een aanlegdiepte van 13,5 meter omvatten. Wanneer later een beslissing genomen is omtrent de verbetering van de maritieme toegang tot Gent, kan de waterdiepte dan verhoogd worden tot 18 meter. De kaaimuren worden met dit doel voor ogen uitgevoerd en berekend. Het Kluizendok zal op termijn een nieuw watergebonden havenareaal van 196 hectare ter beschikking stellen van het havenbedrijf van de stad Gent, met als hoofdzakelijke bestemming de overslag van stukgoederen.
De thans in uitvoering zijnde fase behelst de bouw van 1200 meter kaaimuur langsheen het Zeekanaal. Het aanbestedingsbedrag bedraagt 852 miljoen BEF waarvan 512 miljoen wordt gedragen door het Vlaamse Gewest.



In 1996 werden, eveneens ten behoeve van het Kluizendok, de eerste fase van de aanlegbaggerwerken aanbesteed en gegund.
In deze werken is tevens de consolidering van het stort Geuzenhoek en het geschikt maken van deze oppervlakte als haventerrein inbegrepen. De kostprijs bedraagt 980 miljoen BEF en is volledig voor rekening van het Vlaams Gewest. Op dit ogenblik werden reeds 2 deelcontracten ten bedrage van 450 miljoen vastgelegd.
Dankzij de werken aan het Kluizendok wordt eindelijk ook, en dit na bijna een halve eeuw, het stort "La Floridienne" aangepakt. Dit stort staat bekend als één van de meest vervuilde "black points" van Vlaanderen.

De haven van Antwerpen

Naast de grote bouwactiviteit in de Gentse haven kon ook Antwerpen, één van de grootste havens ter wereld, niet achterblijven.
De bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven op de linkeroever van de Schelde past in de verdere uitbouw van de haven van Antwerpen. Het dok wordt voltooid in verschillende fasen waarbij, telkens wanneer een deel vrijkomt, dit wordt uitgebaggerd en in dienst wordt genomen door overslagbedrijven.
De inplanting van het Verrebroekdok werd bepaald door de wens twee gelijkaardige insteekdokken te kunnen realiseren aan de zuidzijde van het Waaslandkanaal.
Het dok wordt asymmetrisch ingeplant om het haventerrein maximaal te benutten en om diverse soorten bedrijven mogelijkheden te bieden. Het dok heeft een lengte van 2000 meter wat overeenkomt met een aanlegcapaciteit van 9 klassieke schepen aan elke zijde van het dok terwijl de ontwerpdiepte van het dok 18 meter bedraagt en dit over de volledige oppervlakte.



Aan de voorzijde is het dok 470 meter breed en het wordt langzaam vernauwd tot 350 meter.
Deze eindafmeting laat aan een schip nog toe te draaien en verschaft tevens een frontale aanlegplaats aan de zuidzijde van het dok.
Naast het dok wordt ook een brede havenbedieningsweg met parkeerstrook voorzien.
Daarnaast is er eveneens voldoende mogelijkheid tot aansluiting op het spoorwegnet en ontbreekt ook de ruimte voor kabels en leidingen niet.
De volledige voltooiing van het Verrebroekdok wordt verwacht voor 2001.

Andere werken

Er werden natuurlijk niet alleen werken uitgevoerd in de Vlaamse havens, ook onze diverse afdelingen lieten zich hier niet onbetuigd.
Zo was er de aanleg van een multimodale containerterminal in Meerhout gelegen langs het Albert-kanaal aangelegd door de afdeling Maas en Albertkanaal. Dit project, dat werd gerealiseerd in samenwerking met de exploitant, heeft als doel het drukke, steeds duurder en trager wordende goederenverkeer langs de weg te ontlasten.
De containers worden met binnen-schepen langs de waterwegen tot ver in het hinterland gebracht waar ze dan vanuit multimodale terminals verder verdeeld worden.
De terminal van Meerhout kent zulks een explosief succes dat er reeds aan uitbreiding wordt gedacht.

Verder werd ook de modernisering van het Albertkanaal onverwijld verder gezet. Het vervangen van de oude benedendeuren van de 16 meter-sluizen op het Albertkanaal was ook in 1996 een project van de afdeling Maas en Albertkanaal.
De deuren dateren van net na de tweede wereldoorlog en zijn aan vervanging toe.

Ook werd er gestart met de stabiliseringswerken van het middensas te Olen. Deze werken moeten dit 60-jarig kunstwerk een stevige fundering bezorgen zodat deze opnieuw gebruikt kan worden voor het schutten van schepen op het Albertkanaal.

Natuurtechnische milieubouw

De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek kreeg als één van zijn doelstellingen het verwerven van kennis over natuurtechnische milieubouw en het uitvoeren van proeven die nodig zijn om deze kennis toe te passen op de waterbouwwerken. Om hiermee te starten werd een rapport opgemaakt over de vroeger in het Waterbouwkundig Laboratorium uitgevoerde studies die hieraan verwant waren.
Ook de huidige mogelijkheden op het gebied van het milieuonder-zoek worden voorgesteld. In dit kader had dan ook een speciale vergadering plaats op 17 oktober 1996 tussen AMINAL en AWZ.

Voor de middag werden enkele referaten gehouden waarin de mogelijkheden en de vereisten op een algemene manier werden voorgesteld terwijl 's namiddags een bespreking werd gewijd aan praktische noden en mogelijkheden van de verschillende instituten en afdelingen van AMINAL en AWZ.
Als eerste toepassing van een samenwerking tussen de beide administraties wordt gestart met een studie voor de vistrappen aan de stuwen op de Bovenschelde. Hierbij wordt samengewerkt met het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer en met de afdeling Bovenschelde. Daarnaast werd in Nederland een studiedag bijgewoond over het gebruik van oevervegetatie voor de oeververdediging. Deze kan gebruikt worden ter vervanging van de harde oeververdediging die vroeger in zwang was.

Gezien het technische karakter van de administratie Waterwegen en Zeewezen is het logisch dat een groot deel van onze tijd en energie besteed wordt aan het bouwen en onderhouden van kunstwerken en infrastructuur. Het dient evenwel gezegd te worden dat de administratie Waterwegen en Zeewezen alles in het werk stelt om de Vlaamse waterwegen te promoten als milieuvriendelijk transportmiddel en als ideaal recreatiegebied. Zo mogen we de laatste jaren een stijging vaststellen van de binnenvaartrafiek en bereikt ook de pleziervaart en andere vormen van watergebonden recreatie een ongekende hoogte.



4 Het Zeewezen

We hebben het tot nu toe wanneer we over de administratie Waterwegen en Zeewezen spreken vooral over de waterwegen gehad. Het Zeewezen is daarom niet minder belangrijk. Het is zelfs belangrijk genoeg om er het volgende hoofdstuk aan te wijden.

Het Zeewezen verzorgt het vlotte en veilig scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse zeehavens alsmede de veiligheid op zee. De afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde hebben hiertoe bijgedragen door:

- het loodsen van zeevaartuigen;
- het slepen en redden op zee (afdeling Zeewezen Kust);
- het markeren van de vaarwegen;
- het verstrekken van nautische informatie en radarassistentie;
- het ter beschikking stellen van bemande vaartuigen aan andere openbare diensten.



4.1 Loodsdienst

Beloodsingen

Door de loodsen van de afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde werden in 1996 53.288 beloodsingen uitgevoerd om de scheepvaart veilig in en uit de Vlaamse zeehavens te loodsen.

	IN	UIT
Kustloodsen		
Zeebrugge	1.704	1.591
Oostende	745	701
Nieuwpoort	621	610
Scheldemondenloodsen		
Zee-Vlissingen bestemd voor Antwerpen	9.492	
Zee-Vlissingen bestemd voor Gent	1.613	
Zee-Vlissingen rede (bijleggers)	20	
Rede Vlissingen naar Terneuzen	10	
Vlissingen-zee komende van Antwerpen		9.700
Vlissingen-zee komende van Gent		1.207
Vlissingen rede-zee		17
Rivierloodsen		
Rede Vlissingen-Antwerpen	9.920	
Terneuzen-Antwerpen	12	
Zogenaamde Bathse reizen	8	
Antwerpen-rede Vlissingen		11.130
Antwerpen-Terneuzen		84
Zogenaamde Bathse reizen		4
Kanaalloodsen		
Vlissingen-Terneuzen-Gent	1.973	
Terneuzen-Gent (komende van Antwerpen)	101	
Zogenaamde Bathse reizen	1	
Gent-Terneuzen-Vlissingen		1.854
Gent-Terneuzen (bestemd voor Antwerpen)		165
Zogenaamde Bathse reizen		5
Totaal	26.220	27.068

Enquête.

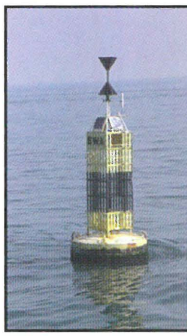
In de loop van 1996 werd een bevraging gedaan bij de klanten van de loodsdienst. Via deze enquête wou de Vlaamse loodsdienst zijn werking en klantvriendelijkheid kritisch bekijken.
De enquête, die liep van september tot einde december 1996, richtte zich tot de kapiteins van de beloodste en onbeloodste vaart, de agentschappen en de havenbedrijven.
Het enquêteformulier werd opgesteld aan de hand van interviews met vertegenwoordigers van elk van de doelgroepen om maximale relevantie te garanderen.
De resultaten van de enquête en de eventuele acties worden in de loop van 1997 bekendgemaakt.

4.2. Slepen en redden.



Door de afdeling Zeewezen Kust werden in 1996 210 tussenkomsten verricht voor het redden van personen of schepen in nood op zee.

4.3 Markeren van de vaarwegen.



Vroeger werkte de verlichting van alle boeien met gas als energiebron. Dit gaf aanleiding tot vele problemen: regelmatige reizen naar de boeien voor gasbevoorrading, gebruik van duurdere onderdelen, uitvallen van de waakvlam na storm. De boeien waren in feite ook drijvende gasbommen.
Om aan deze toestand te verhelpen werd overgeschakeld naar elektriciteit als energiebron (batterijen en zonnepanelen) waarbij tevens het boeienpark werd gestandaardiseerd. Volgende resultaten werden hiermee bereikt:
- de boeien zijn nu mooi en beter zichtbaar;
- een hoog rendement: er komen hoegenaamd geen defecten meer voor en dan nog enkel ingevolge aanvaringen;
- het nieuw type van boeien is veel lichter dan de vorige, wat aanzienlijke voordelen biedt qua aankoop en transport naar zee;
- veel minder onderdelen: plaatsbesparing op het boeienplein.

Aard	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort	Totaal
koopvaardijschepen	0	0	0	4
jachten, pleziervaart	25	35	37	97
vissersvaartuigen	6	40	11	57
drenkelingen	1	3	1	5
geborgen lijken	0	1	1	2
loos alarm	3	7	13	23
diversen	3	4	5	12
surfers	2	1	4	7
bom/mijn	2	1	0	3
totaal	42	96	72	210

4.4 Zeevaartrechten: Ontvangsten.

In 1996 werden volgende zeevaartrechten geïnd door de afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde:

Aard	Zeewezen Kust	Zeewezen Schelde
Loodsgelden	267.077.536 fr.	1.999.776.798 fr.
VBS-vergoeding	5.159.315 fr.	33.869.245 fr.
Sleeprechten	1.958.930 fr.	nihil

4.5 Reorganisatie.

Het eindrapport over de optimalisatie van het loodsen van zeeschepen, opgemaakt in het kader van HOOP 34-project, werd op 1 juni 1996 ingediend bij de Vlaamse regering. De Vlaamse regering heeft op 22 oktober 1996 kennis genomen van dit rapport en een aantal beslissingen genomen over de organisatie van de beloodsing van zeeschepen naar de Vlaamse havens. Meer in het bijzonder werd beslist om een algemene beloodsing in te voeren waarbij zeeschepen zonder loodswissel zullen kunnen doorvaren vanaf de loodskotter in zee tot in de Vlaamse zeehavens. Tevens heeft de Vlaamse regering haar principiële goedkeuring gehecht aan de reorganisatie van de administratie Waterwegen en Zeewezen voor wat het Zeewezen betreft. Het voorstel houdt in dat de activiteiten van het Zeewezen nu functioneel gegroepeerd worden in gespecialiseerde afdelingen met een regio overschrijdende bevoegdheid. Deze hergroepering dringt zich ook op vanuit een meer klantgerichte benadering. Tenslotte werd de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer gelast met het voorleggen tegen midden 1997 van een voorstel inzake een mogelijke verzelfstandiging van de loodsen. Het Zeewezen wordt nu als volgt geherstructureerd:

- Directeur-generaal (bijgestaan door de cel "Loodsdienst): algemene leiding en in het bijzonder alle problemen inzake loodsen en personeel; de cel "Loodsdienst" heeft een tijdelijk bestaan en wordt op termijn afgeschaft;
- Beleid Zeewezen wordt afgeschaft; de relevante beleidsaspecten (in hoofdzaak budgettair beleid) worden overgenomen door de bestaande afdeling Beleid Havens en Waterwegen, die nu de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen wordt;
- De twee geografisch verdeelde buitenafdelingen worden gehergroepeerd in functioneel homogene groepen.
  - Afdeling Loodswezen (standplaats Antwerpen): groepeert alle loodsen en organiseert de beloodsing van alle Vlaamse havens;
  - Afdeling Vloot (standplaats Oostende): groepeert de logistieke ondersteuning en het beheer van de Vlaamse vloot;
  - Afdeling Scheepvaartbegeleiding (standplaats in aanvangsfase Brussel): groepeert in de aanvangsfase alle aspecten van de scheepvaartbegeleiding (Schelderadar, nautisch vaarwegbeheer, elektronische ondersteuningen aan de wal voor de scheepvaart). Deze afdeling zal later, bij een eventuele verzelfstandiging van de loodsen, de Vlaamse nautische autoriteit worden die als gesprekspartner zal optreden van de verzelfstandigde loodsen.

4.6 Regie voor Maritiem Transport.

Door de beslissing van de federale regering i.v.m. de toekomst van de RMT kwam de uitvoering van de beleidsoptie betreffende de overname door de Vlaamse Gemeenschap van 187 RMT-personeelsleden in een stroomversnelling.
Eind 1996 waren de onderhandelingen tussen politiek/vakbonden en administraties over de voorwaarden van deze overdracht zo goed als afgerond en kon worden gestart met de uitvoering voor de definitieve inlijving van het RMT-personeel in het personeelsbestand van de Vlaamse Gemeenschap voorzien vanaf 1 maart 1997.

4.7 Regelgeving.

Invoering van het verkeersbegeleidingssysteem-tarief (VBS).
In het Belgisch Staatsblad van 29 maart 1996 verscheen het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de vergoeding verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen. Het besluit trad in werking op 1 april 1996. De ontvangsten zullen worden gebruikt om een gedeelte van de exploitatiekosten van de Schelderadarketen die de verkeersbegeleiding verstrekt, te recupereren. De VBS-vergoeding is verschuldigd voor ieder vaartuig dat uit zee komt met als bestemming een Vlaamse haven die in het verkeersbegeleidingssysteem is ingeschakeld; ze geldt als een vergoeding voor in- en uitvaart. Deze vergoeding is niet verschuldigd bij scheepvaartverkeer tussen Vlaamse havens.
Het bedrag van de verschuldigde VBS-vergoeding wordt vastgesteld op grond van de lengte van het vaartuig.

4.8 Rampenplan Noordzee: "Black Beauty".

Op vrijdag 31 mei 1996 werd onder de leiding van de provinciegouverneur van West-Vlaanderen een incident-management oefening gehouden voor het Rampenplan Noordzee.
Dit rampenplan heeft als voornaamste doel een coördinatie tot stand te brengen tussen alle instanties die betrokken zijn bij de hulpverlening bij "zeerampen".
In de maritieme verkeersleiding van de afdeling Zeewezen Kust te Oostende is het zeereddingscoördinatiecentrum (ZRCC) gevestigd, waar de reddingsoperaties op zee geleid en gecoördineerd worden; de commandopost tijdens het in werking treden van het rampenplan is gevestigd in het Loodswezengebouw van deze afdeling.
Het scenario voor de oefening van 31 mei was een aanvaring tussen een cargo en de olietanker "Black Beauty" waarbij ruim 10.000 ton ruwe olie in zee kwam, hetgeen voor de Belgische kust een catastrofe betekent.
De "regisseurs" van het simulatiescenario zadelden de ganse dag de 'acteurs' op met nieuwe probleemsituaties, waaraan ze het hoofd moesten bieden.

De voornaamste regisseurs waren aangestelden van verschillende overheden en instanties: de Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee en Scheldeëstuarium (BMM), de Zeemacht, de afdelingen Zeewezen Kust en Waterwegen Kust, de petroleumsector, de civiele bescherming, de provincie...
Bij de 'acteurs' die deze oefening tot een goed einde brachten, bevonden zich de afdelingshoofden ir. Erik Blomme, ir. Bernard De Putter en kapt. Edmond Legein, hoofd van de Zeereddingsdienst van de Vlaamse Gemeenschap.
Op de persconferentie achteraf vatte de provinciegouverneur van West-Vlaanderen samen dat de oefening "Black Beauty" erg goed verlopen was. Een oefening op deze schaal blijft jarenlang hangen en levert meer ervaring op dan een zwaarlijvig boek dat alles probeert te omvatten.



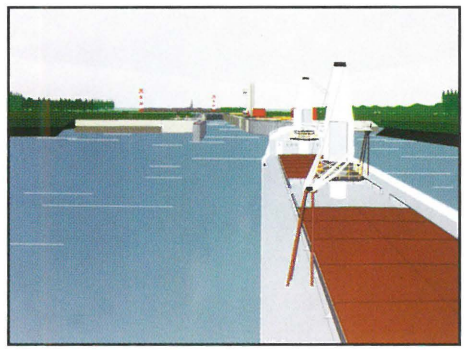
5 Onderzoek en ontwikkeling

Naast het materiële werk, het bouwen en onderhouden van kunstwerken en infrastructuur, toont de administratie Waterwegen en Zeewezen zich op gezette tijdstippen als een ware studax. Constant onderzoek, bijscholing en een flinke dosis leergierigheid liggen aan de basis van de inspanningen op het vlak van onderzoek en ontwikkeling.

5.1. Nautisch onderzoek en de vernieuwing van de scheepvaart-simulator



Wat betreft het nautisch onderzoek werden de proeven aangevangen voor de verticale scheeps-bewegingen na te gaan die ontstaan onder invloed van golven en deining. Als eerste in een reeks van 4 schepen werd een 6000 TEU containerschip beproefd, later volgden een massagoedschip van 180.000 ton, een Panamax-bulkschip en een kleiner container-schip. De proeven moeten toelaten de formules af te leiden voor de verticale bewegingen van het schip met het oog op de vaart in de Scheur. Het daaruit volgend toegangsbeleid moet de wacht-tijden voor de toegang op de Westerschelde reduceren.



De studie over de vaart van bulkschepen tot 265 meter lengte op het kanaal Gent-Terneuzen werd gerapporteerd.
Een bredere variant van de toegangsgeul tot de zeesluis te Hingene werd op de scheeps-manoeuvreersimulator onderzocht maar bleek niet beter dan het bestaande ontwerp. Medio 1997 zal deze geul gebaggerd zijn.

Tevens werd ook de toegankelijk-heid voor vierde generatie containerschepen tot een container-dok aan de Schelde bezuiden Doel onderzocht en de manoeuvreer-procedures werden ontworpen.

De administratie Waterwegen en Zeewezen en meer bepaald de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek is terecht bijzonder trots op haar paradepaardje; de scheepvaartsimulator. Deze wordt meer en meer gebruikt voor opleiding; zowel rivierloodsen, kustloodsen, zeeloodsen en haven-loodsen als studenten van de hoge-re zeevaartschool maken er duchtig gebruik van. Om te voldoen aan de eisen van de Internationale Maritieme Organisatie werd de simulator vernieuwd. Zo werd onder meer de simulatorbrug gemoderniseerd.

De simulator kreeg bovendien een nieuwe, echte ARPA radar, zodat de simulaties nog realistischer zullen verlopen. Ook de computer waarop de simulatiesoftware draait werd grondig vernieuwd.
Dankzij de simulator kan men nu in veilige omstandigheden verschillende manoeuvres uitvoeren en kunnen de aspirant-loodsen zonder risico de knepen van het vak leren. De toepassings-mogelijkheden van de simulator zijn legio. Als voornaamste kunnen we opnoemen : het ontwerp van waterbouwkundige werken, het ontwerpen en testen van nautische procedures en het bepalen van de grenzen van veilig verkeer.

5.2. And the winner is...

De afdeling Maritieme Schelde viel dit jaar in de prijzen op een internationale geografische conferentie te Londen.
De afdeling Maritieme Schelde is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van de bedding van de Beneden-Zeeschelde en de Westerschelde. De afdeling is dan ook bijzonder actief op het vlak van baggerwerk, wrakberging, studie van het tijregime, peilen en het in kaart brengen van de rivier. Dagelijks worden er gedetailleerde kaarten van de meest kritieke drempels in de vaargeul van de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde uitgegeven. Deze peilingen zijn bepalend voor o.m. de onderhoudsbaggerwerken om zo de maritieme toegang tot de havens van Gent, Antwerpen en Brussel te verzekeren en te verbeteren. Tevens worden ook detailpeilingen gedaan om de stabiliteit van de constructies in en aan het water te kunnen nagaan. Het geheel van alle kaarten vormt de basis van de morfologische studies van de Schelde, o.m. naar de evolutie van platen en geulen. Sinds 1939 worden jaarlijks nautische kaarten van de Schelde gepubliceerd, die een onmisbaar hulpmiddel voor de zeevaart, de binnenvaart en de yachting vormen. Deze nautische kaarten zijn, strikt genomen, ook de enige die juridisch aangenomen worden, zodat alleen zij bij juridische geschillen en onderzoeken de bedding karakteriseren.
Daar waar vroeger alle nautische kaarten, zowel de dagelijkse drempel-, bagger- en stortpeil-plans, als de algemene nautische Scheldekaarten, manueel werden aangemaakt, besloot men in 1992 een GIS-systeem aan te kopen, specifiek uit te bouwen en bij te houden, te voorzien van extra zelf-ontwikkelde software om, op basis van al die digitale informatie van diverse databanken en van de peilingen zelf, kaarten te produceren.
Tijdens het peilen op de rivier zelf, gebeurt de plaatsbepaling met automatische apparatuur, die aan boord meteen een visuele uitplotting geeft zodat schipper en peiler weten waar zij zich zeer precies bevinden. Het opmeten van de waterstand (onderhevig aan het getij) geschiedt met tijmeters voor-zien van radiografische uitzending. Het peiltoestel zelf zet ook zijn metingen onmiddellijk digitaal om. Al deze gegevens voeden informa-tica-apparatuur, zodat de peilingen

niet meer op verschillende papieren, registreerrollen en fiches hoeven bijgehouden te worden. Gekoppeld aan de gedetailleerde GIS-bestanden van de oever- en rivierkartering, inclusief betonning en bebakening van de vaargeulen en alle constructies in en langs de rivier, worden de nautische kaarten op bureel geïntegreerd geproduceerd. Er moet ook op de toegenomen nauwkeurigheid worden gewezen, alsmede op het feit dat bij het uitvaren voor peilwerkzaamheden een beperkt zicht geen peiling verhindert. Alleen dichte mist staat het varen en dus ook het peilen in de weg. Dankzij het geheel van de automatische apparatuur, het aan de eigen noodwendigheden aangepaste nieuwe GIS-systeem en uiteraard alle inzet en expertise die het hydrografisch personeel en de bemanning van de peilschepen eigen is werd in 1996 een nieuwe Scheldekaart "103/Westerschelde Antwerpen-Vlissingen" gepubliceerd.
Tijdens de deelname van de afdeling Maritieme Schelde aan de internationale conferentie i.v.m. geografische informatiesystemen in oktober 1996 te Londen, werd de Scheldekaart ingeschreven voor de "Chart competition", waarbij gespecialiseerde deelnemers aan de conferentie hun oordeel konden geven over een 50-tal ingeschreven kaarten. De Scheldekaart werd zo positief beoordeeld door zowel deelnemers als organisatoren, dat deze laatsten besloten om bij de afsluiting van de conferentie de kaart te bekronen met de "Special Award". De Scheldekaart werd vooral geprezen omwille van de zin voor detail en de symbologie, gekoppeld aan de aanwending van een GIS-toepassing. De bekroonde techniek heeft als voordeel dat men door een centraal beheer van de databanken enerzijds de beschikking heeft over zeer actuele gedetailleerde bestanden welke noodzakelijk zijn in het kader van de nautische activiteiten van de afdeling, en dat men anderzijds binnen een vrij kort tijdsbestek over prachtige, nauwkeurige, actuele en buitengewoon gedetailleerde nautische kaarten kan beschikken.
Tenslotte vormt dit GIS-kader ook het frame waarbinnen de dagdagelijkse peil-, bagger- en stortplans zijn ingebed kunnen worden, hetgeen de uniformiteit, het werkingsgemak en de uitwisselbaarheid zeer ten goede komt.



6 Internationale samenwerking

Zoals vorige jaren heeft ook in 1996 de administratie Waterwegen en Zeewezen haar steentje bijgedragen voor de promotie van Vlaanderen in het algemeen en van de Vlaamse havens met hun maritieme toegangswegen en hinterlandverbindingen in het bijzonder.



Na het grote succes van de AWZ-stand over de Vlaamse zeehavens op de "Portuaria" tentoonstelling van het internationale PIANC-congres te Sevilla in mei 1994, werd aan AWZ gevraagd om weer eens terug te keren in oktober 1996 naar zuidelijk Europa met een tentoonstellingsstand "Los Puertos MaritÌmos de Flandes" op de internationale transport- en logistiekbeurs te Bilbao (Spanje). De getoonde belangrijkste troeven van onze Vlaamse havens met daarbij het op stapel staande 48'/43'/38'-verdiepingsprogramma van de Westerschelde en de uitgebreide hinterland-verbindingen, prachtig mee verzorgd door de vzw "Promotie Binnenvaart Vlaanderen" samen met de tentoongestelde know-how van ons waterbouwkundig laboratorium zorgde voor een grote toeloop van bezoekers. Ook in het zuidelijk Bilbao heeft daardoor AWZ op een meer dan succesvolle wijze weten te tonen dat ook op het einde van deze eeuw Vlaanderen met zijn zeehavens klaar blijft staan voor de toekomst.

De Vlaamse minister-president heeft begin 1996 in Estland, Letland en Litouwen samen-werkingsverdragen ondertekend. De administratie Waterwegen en Zeewezen is in belangrijke mate betrokken geweest bij deze missie. Ambtenaren van AWZ hebben de minister-president vergezeld en bijgestaan met hun expertise.

Van 6 tot 8 maart werd in de Letse hoofdstad Riga door AWZ de tentoonstelling "Istãdi par Flándriju un tãs Ostãm" over Vlaanderen en zijn zeehavens opgezet.

Het mag als een eer voor AWZ beschouwd worden dat juist deze tentoonstelling werd uitgekozen voor het bezoek van onze Vlaamse minister-president.
AWZ is fier dat de tentoonstelling door haar hoog bezoekersaantal meer dan gelukt mag genoemd worden.

In het kader van het vriendschapsakkoord heeft AWZ een zending uitgevoerd naar Thailand om haar expertise inzage baggerwerken en hydrografie ter beschikking te stellen van de "Port Authority of Thailand".

Ter gelegenheid van het bezoek van een Vietnamese delegatie aan Vlaanderen hebben de "Vice Chairman of Vinamarine" " van het Nationaal Maritiem Bureau en de secretaris-generaal van LIN een "letter of intent" ondertekend te Brussel op 23 mei 1996.
De opvolging van deze intentie-verklaring gebeurt door AWZ.

Verder is AWZ manifest aanwezig geweest op talrijke bijeenkomsten met buitenlandse delegaties zoals onder meer in China (conferentie in Shangai), Hongarije (expertise in Banja).
AWZ heeft bovendien actief meegewerkt aan de ontvangst van 8 Hongaren van 9 tot 15 juni 1996 in het kader van het samenwerkingsprogramma tussen Vlaanderen en Hongarije, ter uitvoering van het Verdrag.
In uitvoering van de samen-werkingsverdagen of vriend-schapsakkoorden tussen de Vlaamse regering en Polen, Hongarije, China, Thailand heeft AWZ vertegenwoordigers van deze landen uitgenodigd op het internationaal havencongres te Antwerpen van 17 tot 21 juni 1996.

De aanwezigheid van een groot aantal havendeskundigen van over de ganse wereld was een voldoende reden voor AWZ om met een tentoonstellingsstand op dit KVIV-havencongres te Antwerpen te tonen welke inspanningen deze administratie doet om onze Vlaamse zeehavens mee in de top van de wereldhavens te houden.



De directeur-generaal van AWZ had de eer bij de opening van de tentoonstelling Koning Albert II rond te leiden op de stand.

AWZ is in 1996 ook gestart met de voorbereiding van de "international conference on Coastal and Port Engineering in Developing Countries (COPEDEC) die doorgaat in 1999 in Zuid-Afrika (Kaapstad).
AWZ geeft logistieke ondersteuning bij deze organisatie.

7 Communicatie

De administratie Waterwegen en Zeewezen probeert iedereen zo goed mogelijk in te lichten over het reilen en zeilen binnen de administratie. Zo werden ook in 1996 persconferenties en tentoonstellingen georganiseerd, publicaties uitgegeven en -last but not least- deelgenomen aan de Vlaamse Open Bedrijven Dag.



De administratie Waterwegen en Zeewezen organiseert sinds enkele jaren op regelmatige tijdstippen persconferenties teneinde de bevolking en de media te informeren over op til zijnde werken of rond een ander actueel en watergebonden thema.

In maart 1996 hield de afdeling Bovenschelde een persconferentie rond de plannen voor de aanleg van het Kluizendok in de Gentse haven.

In mei 1996 was het de beurt aan de afdeling Zeewezen Kust om de pers te informeren over de rampenplanoefening.
De afdeling Zeewezen Kust hield in augustus een persontmoeting over de zeereddingsdienst.

Niettegenstaande de zeereddingsdienst één van belangrijkste taken is van deze afdeling was dit bij het grote publiek al te weinig bekend. "Schip in nood, opvarende overboord ...". Met die melding begon voor de kust van Oostende de oefening op zee waardoor de pers een reëel beeld zou krijgen van de capaciteiten van de zeereddingsdienst. Van op de loodsboot werd het voor de vertegenwoordigers van de pers al snel duidelijk dat het leven van onze redders allesbehalve rozengeur en maneschijn is. De loodsboot stampte en rolde in de woelige zee zodat vele niet getrainde en gevoelige magen in opstand kwamen. De genodigden waren getuige van het oppikken van een drenkeling (voor deze oefening werden de honneurs waargenomen door een pop) door de reddingsboot R4. Aansluitend werd door de sleepboot Zeehond een denkbeeldige brand aan boord van een schip geblust. Uitgewaaid, de ene al bleker dan de andere, werden de genodigden vervolgens naar de vergaderzaal van het Loodswezengebouw geleid, alwaar de formele persconferentie van start ging. Het afdelingshoofd -de heer Erik Blomme- lichtte toe dat de reddingsdienst 225 maal per jaar moet uitrukken vanuit de diverse stations. Station Oostende neemt hierbij zo'n 50 % van de reddingsacties voor zijn rekening. Dat het noodzakelijk is een duidelijk beeld te geven van de werking van de zeereddingsdienst is duidelijk. Elk jaar opnieuw dient deze dienst uit te rukken om opvarenden van in nood verkerende schepen te redden.

De afdeling Zeewezen Schelde hield op 22 maart 1996 een persconferentie rond de toeristische veerdienst Lillo-Doel. De persconferentie ging door aan boord van de veerboot "Schelde" en kende een zeer grote bijval. De inhoud van de persmap met o.a. de historiek van de veerdienst, een beschrijving van de gemeenten Lillo en Doel en hun recreatie-mogelijkheden, een foto van de veerboot en nog meer van dit fraais kende een gretige afname. Tijdens de indienstneming van de veerdienst die plaatshad in het drukke Paasweekeinde kwam deze in het nieuws van respectievelijk BRTN, VTM en ATV terwijl ook verschillende radiokanalen het nieuws coverden.
Dat de veerdienst een succes is blijkt uit de cijfers : tijdens het Paasweekend alleen al werden 3875 passagiers overgezet.

Ook het Maasdijkenplan, de inhuldiging van het Mercatordok en het heien van de eerste paal van het Kluizendok waren voor de administratie Waterwegen en Zeewezen redenen om de pers in te lichten over onze activiteiten. Dat de interesse daarvoor zeer groot is bewijst telkens de grote opkomst.

Een grote opkomst was ook wat de zesde editie van de Vlaamse Open Bedrijvendag kenmerkte. Onze administratie werd vertegen-woordigd door de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek die de deuren van het laboratorium te Borgerhout wagenwijd openzette. Dit was ook nodig want er daagden zo'n paar duizend kijklustigen op. Ook de afdeling Waterwegen Kust deed mee.

Onder het motto "Creatief met water" kwamen maar liefst 7000 mensen kennis nemen van de activiteiten in het Waterbouw-kundig Laboratorium. Er werd informatie gegeven door het personeel over de toestellen en modellen die opgesteld stonden. De belangrijkste interessepunten waren :

- de maneuvreer-sleeptank, waar krachten op scheepsmodellen worden gemeten;
- de scheepsmanoeuvreer-simulator, waarmee vaarten van grote schepen gesimuleerd worden;
- het tijoverzichtsmodel van de Westerschelde;
- de tentoonstellingsruimte met de meetwagen van de dienst Hydrologisch Onderzoek voor debietsbepaling van verschillende waterlopen.

Tijdens deze manifestatie brachten mevrouw Wivina Demeester, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, samen met directeur-generaal Jan Strubbe een bezoek aan het labo.



Naast de Open Bedrijven Dag probeert de administratie Waterwegen en Zeewezen zo veel mogelijk het publiek te betrekken bij haar activiteiten.
Dat dit ook op eigen initiatief kan gebeuren werd bewezen door de afdelingen Zeewezen Kust en Waterwegen Kust, die deelnamen aan de beurs "Zicht op zee" in Oostduinkerke.
Deze manifestatie werd georganiseerd door het UNESCO-vormingscentrum, het nationaal Visserijmuseum en het gemeentebestuur van Oostduinkerke.
Op de tentoonstelling kwamen talrijke en soms onverwachte aspecten van de zee, de oceanen en de menselijke activiteiten aan bod.
De openbare diensten, fauna en flora, visserij, milieuaspecten en veiligheid, wetenschappelijk onderzoek en kustbescherming werden aan het publiek voorgesteld aan de hand van foto's, infostands en schaalmodellen.

Naast de actieve voorlichting op persconferenties, beurzen en tentoonstellingen maakt de administratie Waterwegen en Zeewezen er een punt van de burger zo goed en zo volledig mogelijk in te lichten over allerhande onderwerpen door middel van publicaties.

't Is een hobby !

Dat AWZ-medewerkers van geen kleintje vervaard zijn dat weten wij natuurlijk al langer, maar wat Dirk Gunst, directeur-ingenieur van de afdeling Zeewezen Kust, bewees tart alle verbeelding.
Hij nam namelijk deel aan de "Europe 1 singlehanded Transatlantic Race", een zeilrace van het Engelse Plymouth naar het Amerikaanse Newport. Een tocht die -alnaargelang de gekozen route- tussen de drie en de vijfduizend zeemijl lang is.
Dirk Gunst doet zijn verhaal :

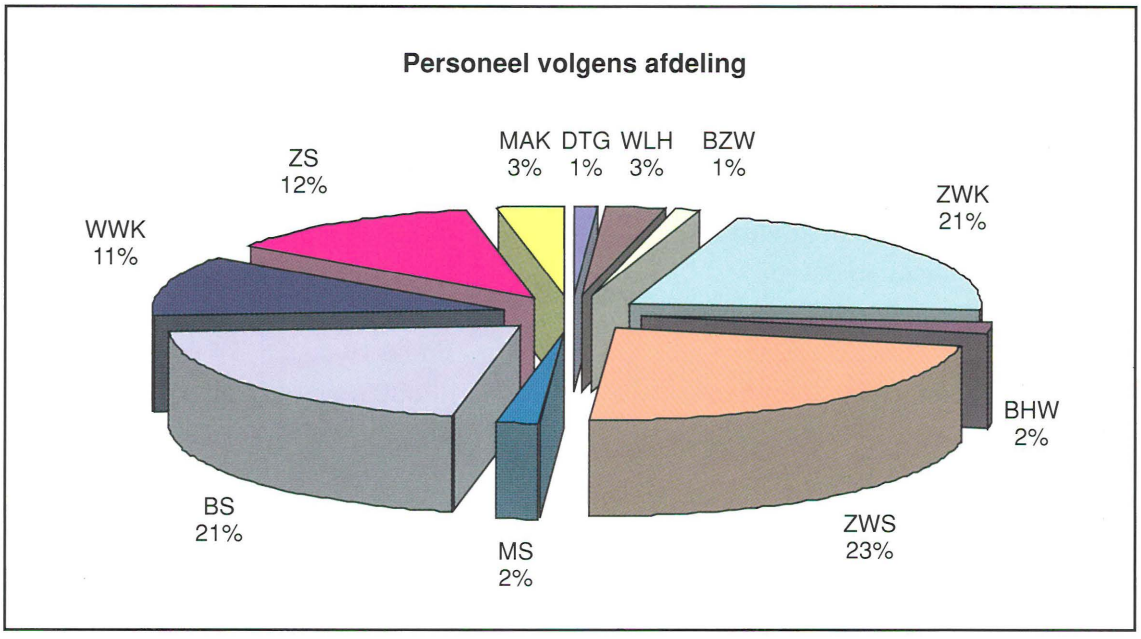
"Plymouth, zondag 16 juni 1996, de langverwachte dag ! Na een weerbriefing bij het ontbijt, controleer ik nog vlug één en ander aan boord, al was het maar om de tijd te doden en de zenuwen te kalmeren. Na de gebruikelijke handjes en kusjes ter afscheid vertrok ik dan voor een avontuur van ongeveer 3 weken eenzaamheid op 'den Atlantiek'.
Mooier weer voor de start kon niet : zon, warm en wind. Een oostnoordoostenwind van 5 Beaufort doet vooral de trimarans (drierompschepen) een vliegende start nemen. De media- en supportersbelangstelling is enorm (voorlopig in ons land ondenkbaar). Met duizenden staan de nieuwsgierigen op de nabije ratoflanken, honderden jachten wuiven de 60 deelnemers uit, snelle volgboten en een tiental helikopters met camera's vullen het circus aan.
En dan... zijn we alleen en komen tot geestelijke rust na hectische maanden van voorbereiding.
Nauwelijks een paar uur na de start valt de automatische piloot - zegge de 'stuurman' - van Tomidi uit.
Een ramp, want zonder dit instrument is het onbegonnen werk deze zware klus verder te klaren.

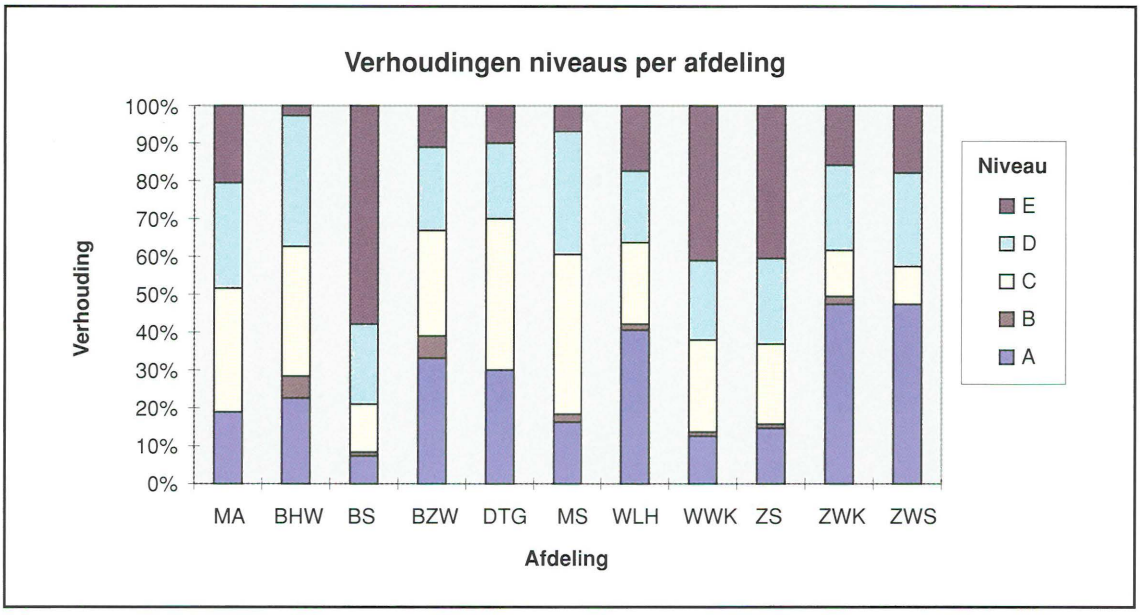
Het kost me 10 uur om dit euvel op te lossen en verder koers te zetten richting Scilly Eilanden en dan Amerika. Eindelijk krijg ik gelegenheid om een beetje te eten en te slapen. Gedurende heel het traject zijn mijn slaappauzen niet langer dan 1 uur, maar dit wel 4 à 5 maal per dag.
Het levensritme wordt bepaald door dat van het weer en het schip. De eerste dagen na de start varen we met heel licht weer. Paradoxaal genoeg is het juist dan dat je fysische inspanningen het grootst zijn, want licht weer betekent vrij variabele wind - dus zeer aandachtig zeilen, zeiltrimmen en vele zeilwissels.
De rest van het traject gebeurt in typische Noord-Atlantische condities : mistig, koud, miezerig en winderig. De windsterkte bedraagt gemiddeld 6 à 7 Beaufort en de zichtbaarheid is zelden meer dan 200 meter. Vooral dit laatste houdt reële gevaren in, want wij zeilen op de route van de vrachtscheepvaart en in de buurt van Newfoundland drijven er zelfs deze tijd van het jaar nog ijsbergen.
Precies halfweg zorgt een ongelukkige val ervoor dat ik 3 ribben breek en mijn rechterlong vol bloed komt. Hierdoor moet ik ongeveer gedurende 10 dagen pijnstillers slikken. Ik kan niet meer liggen en slaap nu zittend.
De noodzakelijke maneuvers zijn zeer pijnlijk, maar ik moet verder.
En na 19 dagen, 19 uur en 45 minuten word ik op 5 juli 's nachts in Newport-Rhode Island (USA) afgevlagd als elfde en begroeten 11 Tomidi-supporters mij hartelijk met mijn nieuw Belgisch record.
Ondanks alle meegemaakte gevaarlijke situaties en tegenslagen, is deze overtocht zéker voor herhaling vatbaar!"

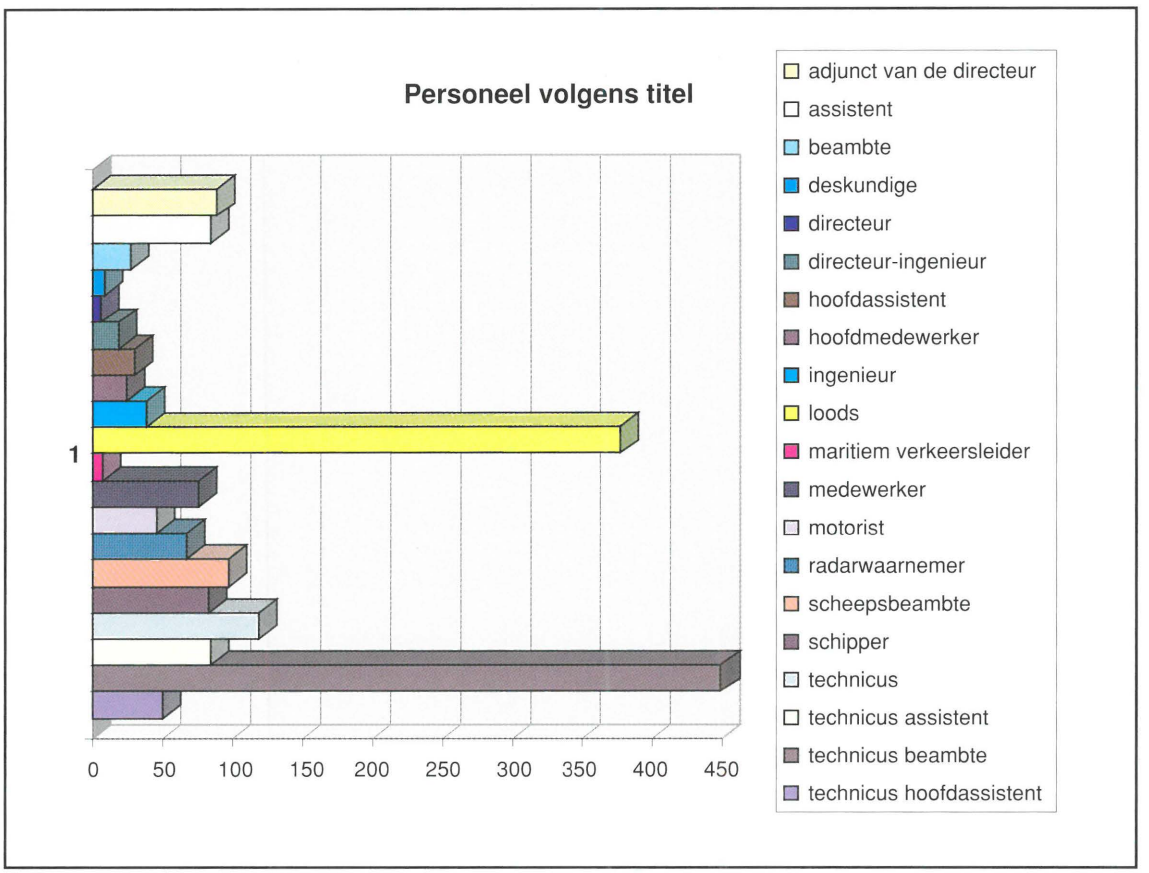


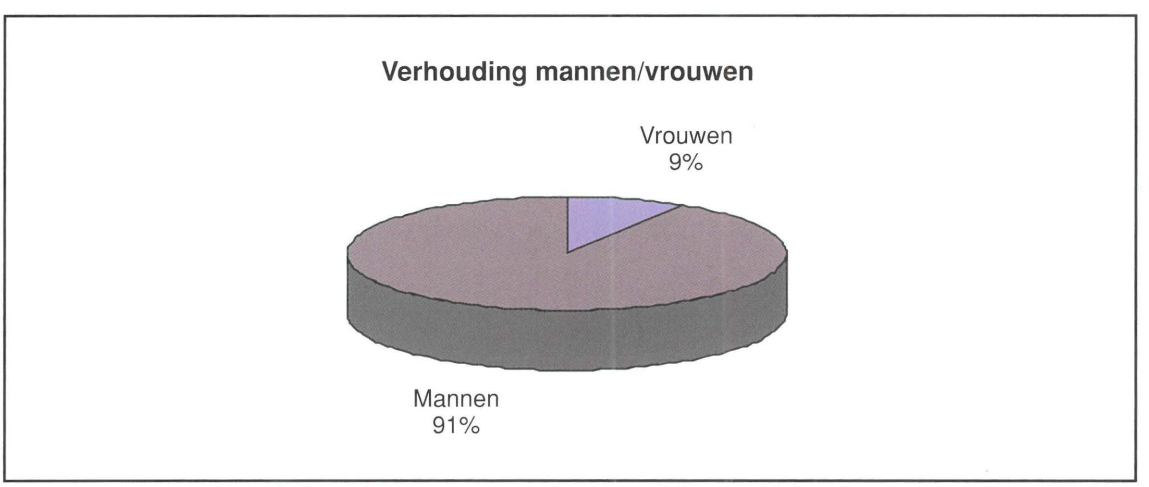
Personeel

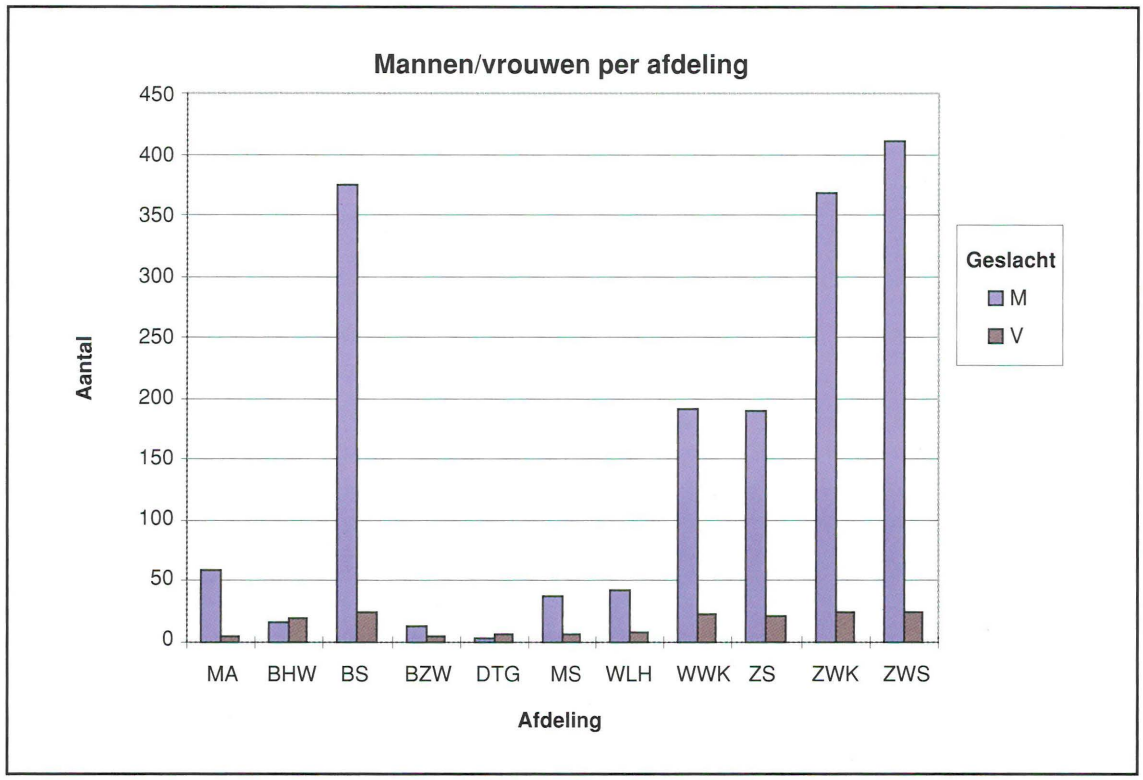
Omdat één beeld meer zegt dan 1000 woorden hebben we het gedeelte over het AWZ-personeel voor U opgemaakt in grafiekvorm.

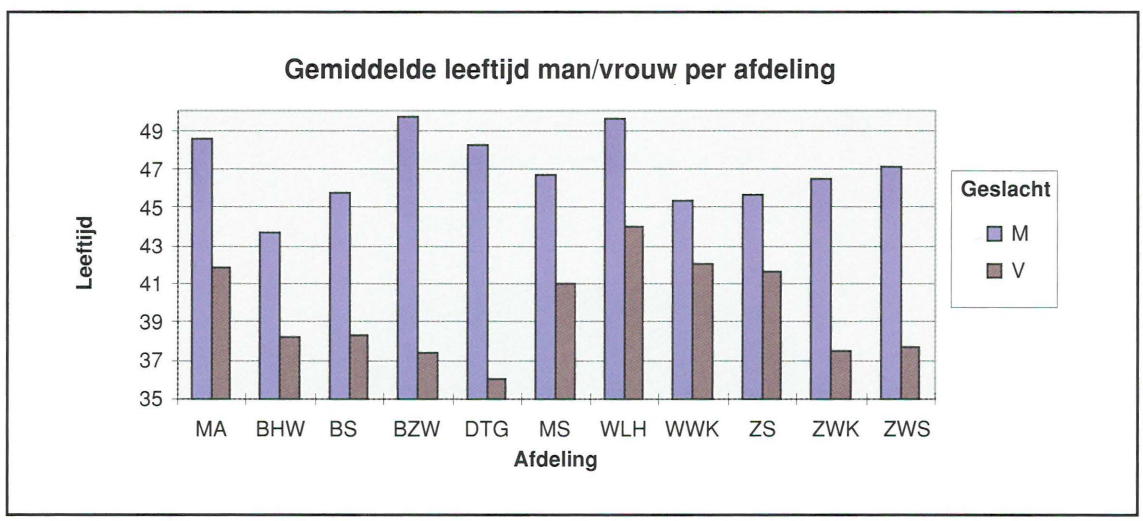





Personeel volgens titel
1
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
adjunct van de directeur
assistent
beambte
deskundige
directeur
directeur-ingenieur
hoofdassistent
hoofdmedewerker
ingenieur
loods
maritiem verkeersleider
medewerker
motorist
radarwaarnemer
scheepsbeambte
schipper
technicus
technicus assistent
technicus beambte
technicus hoofdassistent


Verhouding mannen/vrouwen
Vrouwen
9%
Mannen
91%


Mannen/vrouwen per afdeling
Aantal
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
MA
BHW
BS
BZW
DTG
MS
WLH
WWK
ZS
ZWK
ZWS
Afdeling
Geslacht
M
V


Gemiddelde leeftijd man/vrouw per afdeling
Leeftijd
49
47
45
43
41
39
37
35
MA
BHW
BS
BZW
DTG
MS
WLH
WWK
ZS
ZWK
ZWS
Afdeling
Geslacht
M
V

Colofon



Samenstelling
ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
departement Leefmilieu en Infrastructuur
administratie Waterwegen en Zeewezen
directoraat-generaal
Verantwoordelijke uitgever
ir. jan Strubbe
directeur-generaal
Graaf de Ferraris-gebouw, Emile Jacqmainlaan 156 bus 5 1000 Brussel
Coördinatie
Koen Colpaert
Lay-out
Publi Ariane nv, Berlare
Depotnummer
D/1997/3241/206
Druk
Publi Ariane nv, Berlare
Voorraad