

Jaarboek 2000

AWZ

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Waterwegen en Zeewezen

01.3.

ЗК 00421

JAARBOEK AWZ 2000
INHOUDSTAFEL

Voorwoord directeur-generaal Jan Strubbe 3
Opdrachten van AWZ 4
Missie 4
Strategische doelen 4
Adressen en bevoegdheden 5

INTEGRAAL WATERBEHEER

WATERBEHEERSING
Hydrologisch Informatiecentrum 8
Evolutie van het getij in de Zeeschelde in de twintigste eeuw 9
Integraal en duurzaam kustzonebeheer 12

SCHEEPVAART EN BINNENVAART
Oprichting afdeling VNA 15
Oprichting van de DAB Loodswezen 15
RIS - Vlaanderen 15
Informatiesysteem BInnenScheepvaart (IBIS) 15
Einde verdieping 48'-43'-38'-programma Schelde 17
Lange-Termijn-Visie Schelde-estuarium (LTV) 19
Twee nieuwe snelle redeboten 23
Vuurtoren Blankenberge 24
Vessel Traffic Services (VTS) 24
Oceanografisch Meteorologisch Station 26
Zeereddingsdienst 27

ECONOMIE
Kaaimuurprojecten 28
Deurganckdok 28
Geïntegreerd onderzoek haventoegang Oostende 28

ECOLOGIE
Hernieuwbare energie 31
Weg met zwerfvuil 31

RECREATIE
Heropenstelling Gentse binnenwateren 32
Passantensteiger Lier 32

Cijfers 2000 Pleziervaart 33
Brochure Pleziervaart 33

COMMUNICATIE

PUBLIC RELATIONS
Website AWZ 34
Waterspiegel 34
AWZ en kunst 34
Keersluis van Beernem wint staalbouwwedstrijd 2000 35
Herdenking "Slag om Nieuwpoort" 35

DENK- EN STUDIEWERK
Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders 36
Symposium 'Watergebonden veiligheid' 36

STATISTIEKEN

PERSONEEL
Aantal personeelsleden 38
Man-Vrouw 39

BEGROTING 40

Magisch Realisme.....

2000, het ideale jaar om het rauwe fin-de-siècle-gevoel even door te spoelen en vol verwachtingen, dromen en grote ideeën te staren naar de komst van het magische nieuwe millennium.

De 20ste eeuw leek even zo wezenloos klein vergeleken met de mogelijkheden van het pas geboren tijdperk.

Nochtans maakten deze dromen vrij snel plaats voor het dagdagelijks realisme van een administratie.

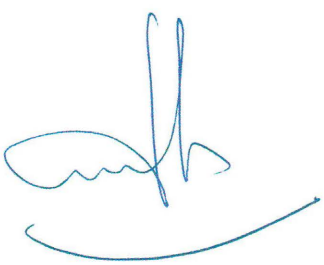


ir. Jan Strubbe

Enkele van deze dromen bleven echter hardnekkig kleven in onze gedachten, terwijl andere slechts illusies bleken te zijn, afspiegelingen van wat had kunnen zijn.

In dit boek vind je dan ook een overzicht van de verwezenlijkingen van AWZ in 2000.

Ik wens je veel leesplezier.



ir. Jan Strubbe
directeur-generaal

Opdrachten van AWZ

AWZ staat ten dienste van haar klanten. Die zijn de Vlaamse burger: bewoners langs de waterweg, schippers, verladers, reders van de beroepsvaart, recreanten, enz. Ze zijn ook de internationale gemeenschap, die met haar in contact treden via de zeehavens en het netwerk van waterwegen.

Deze dienstverlening komt tot uiting op vier domeinen:

1. Het bouwen, onderhouden, beheren en exploiteren van de infrastructuur.
2. Het beheren van de bevaarbare waterlopen, door meten, beloodsing, betonnen, bebakenen en op diepte houden van de toegangswegen naar en van de Vlaamse zeehavens
3. Natuurbouw, natuurontwikkeling en het bevorderen van watergebonden recreatie.
4. Het beheren van de Vlaamse vloot en het verzekeren van een continue redding- en sleepdienst op zee.

Bij het nastreven van die vier kerntaken, beoogt de AWZ een duurzame ontwikkeling en een integrale benadering. Dat vergt een aanpak op meerdere sporen, wat tot uiting komt in de missie.

Missie

AWZ stelt zich achter de doelstellingen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN). Dit impliceert dat ze haar kerntaken wil realiseren, rekening houdend met een duurzame en kwaliteitsvolle ontwikkeling van de omgeving waarin de Vlaamse burger woont en werkt.
Die omgeving wordt gekenmerkt door de economische context, de mondialisering, de financiële middelen, de wenselijkheid van inspraak en respect voor het milieu. Deze integrale benadering en duurzame ontwikkeling wil AWZ bereiken langs meerdere sporen. Zij vormen de viervoudige missie van AWZ :

1. Het beschermen van bevolking en patrimonium tegen overstromingen.
2. Het verhogen van de mobiliteit van mensen en goederen door een doelmatiger en veiliger scheepvaart.
3. Het ontwikkelen van alle functies van de waterweg.
4. Het doelmatig beheren van het water.

Strategische doelen

De Administratie Waterwegen en Zeewezen heeft haar missie vertaald in zes strategische doelstellingen.
Deze vormen haar beleidsplan:

- AWZ wil het aandeel van de binnenvaart en de kustvaart in het totale goederenvervoer betekenisvol doen stijgen.
- AWZ wil een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen verzekeren afhankelijk van de omgeving.
- AWZ wil de totale aanloopkosten van de schepen naar de Vlaamse zeehavens verminderen, terwijl hun aandeel in de range Hamburg-Le Havre stijgt.
- AWZ wil de biodiversiteit in en langs de waterwegen en langs de kust verhogen
- AWZ wil een visie op de meervoudige functies van de waterweg en zijn aanhorigheden ontwikkelen en verankeren in bestemmingsplannen.
- AWZ wil een strategische rol spelen in de coördinatie van het beheer van de zoetwaterreserves in Vlaanderen.

Adressen en bevoegdheden

Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ)

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II laan 20 bus 5, 1000 Brussel
tel 02 553 77 11 fax 02 553 77 05 e-mail awz@lin.vlaanderen.be

Directoraat-generaal (DTG)

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II laan 20 bus 5, 1000 Brussel
tel 02 553 77 11 fax 02 553 77 05

- Organiseert de algemene leiding van de administratie en levert ondersteuning aan de processen

Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen (BHWZ)

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II laan 20 bus 5, 1000 Brussel
tel 02 553 77 02 fax 02 553 77 35 e-mail beleid.awz@lin.vlaanderen.be

- Bereidt het beleid voor en evalueert het
- Coördineert en ondersteunt de werking van de afdelingen

Afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA)

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II laan 20 bus 5, 1000 Brussel
tel 02 553 77 56 fax 02 553 77 15 e-mail vna@vlaanderen.be

- Stuurt het nautisch beheer
- Ondersteunt het nautisch beleid
- Initiëert de nautische reglementering
- Verschaft een algemeen kader voor en stuurt de nautische dienstverlening
- Vormt op beleidsniveau het aanspreekpunt voor wat betreft de activiteiten van de entiteiten Scheepvaartbegeleiding, Loodswezen en Vloot
- Is samen met Nederland verantwoordelijk voor het nautisch beheer in het Scheldegebied
- Bouwt RIS-Vlaanderen verder uit tot een één-loketfunctie (Rivier Informatie Service)

Afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek (WLH)

Berchemlei 115, 2140 Borgerhout-Antwerpen
tel 03 224 60 35 fax 03 224 60 36 e-mail watlab@lin.vlaanderen.be

- Voert hydraulische, nautische, hydrologische en milieu-studies uit op schaal- en numerieke modellen
- Beheert het hydrologische meetnet op de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen

Afdeling Scheepvaartbegeleiding (SB)

Doverlaan 7 bus 1, 8380 Zeebrugge
tel 050 55 77 60 fax 050 55 77 61 e-mail scheepvaartbegeleiding@lin.vlaanderen.be

- Staat in voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen door het verzekeren van Vessel Traffic Services (VTS) en het uitoefenen van het dagelijks verkeersmanagement
- Ondersteunt en coördineert de reddings- en sleepdiensten op zee in het kader van de kustwacht Oostende

- Geeft aan de loodsdienst de vereiste informatie en stelt de nodige apparatuur beschikbaar voor het doelmatig inzetten van loodsen en het geven van loodsen op afstand
- Beheert en houdt de Schelderadarketen op peil

Afdeling Vloot (VL)

Sir Winston Churchillkaai 2, 8400 Oostende
tel 059 56 63 11 fax 059 56 63 15 e-mail vloot@lin.vlaanderen.be

- Loodsen afhalen en aan boord brengen van te loodsen schepen
- Het verstrekken van logies voor loodsen op zee en aan de wal
- Vaarwegen op zee en op de Schelde markeren en signaleren
- Bemande, bedrijfsklare vaartuigen ter beschikking stellen
- Hulp verlenen bij noodgevallen op zee
- Overzetboten inzetten op de Schelde en op andere scheepvaartwegen.

Afdeling Loodswezen (LW)

Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen
tel 03 222 08 72 fax 03 222 08 36 e-mail loodswezen@lin.vlaanderen.be

- Het vlot en veilig loodsen en beloodsen van vaartuigen tegen een aanvaardbare kostprijs
- Het verstrekken van loodsen op afstand aan onbeloodste vaartuigen
- Het verstrekken van nautische expertise
- Het coördineren van de verkeersstromen naar en van de Vlaamse havens

Afdeling Maritieme Schelde (MS)

Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen
tel 03 222 08 25 fax 03 222 08 51 e-mail maritieme_schelde@lin.vlaanderen.be
fax 03 231 20 62

- Onderhoudt de vaarweg in de Westerschelde i.s.m. Nederland
- Beheert en onderhoudt de Beneden Zeeschelde
- Meet de bathymetrie en het tijregime van het Zeescheldebekken
- Houdt gemeenschappelijk toezicht op de Scheldevaart

Afdeling Bovenschelde (BS)

Nederkouter 28, 9000 Gent
tel 09 235 00 11 fax 09 235 00 72 e-mail bovenschelde@lin.vlaanderen.be

- Ontwerpt en bouwt de basisinfrastructuur van de haven van Gent
- Beheert en onderhoudt het kanaal Gent-Terneuzen, de Ringvaart om Gent, de Gentse binnenwateren, de Boven-Schelde, de Leie, de Dender, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Kortrijk-Bossuit, het Afleidingskanaal van de Leie, het kanaal Gent-Oostende (vak Gent-Brugge), het Leopoldkanaal, de Zuidervaart en de Moervaart.

Afdeling Waterwegen Kust (WWK)

Administratief Centrum, Vrijhavenstraat 3, 8400 Oostende
tel 059 55 42 11 fax 059 50 70 37 e-mail waterwegen_kust@lin.vlaanderen.be

- Staat in voor de kustverdediging en beheert strand en duinen
- Ontwerpt, realiseert, beheert en onderhoudt basisinfrastructuur van de kusthavens Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge
- Beheert het kanaal Brugge-Oostende, de IJzer en de kustkanalen Nieuwpoort-Duinkerke, Plassendale-Nieuwpoort, Ieper-IJzer, het Lokanaal en de Bergenvaart
- Beheert en onderhoudt de maritieme toegangswegen tot de kusthavens en de Westerschelde.

Afdeling Zeeschelde (ZS)

Copernicuslaan 1 bus 13, 2018 Antwerpen
tel 03 224 67 11 fax 03 224 67 05 e-mail zeeschelde@lin.vlaanderen.be

- Staat in voor ontwerp en realisatie basisinfrastructuur haven van Antwerpen
- Beheert en onderhoudt Schelde, aan tij onderhevige bijrivieren en Netekanaal
- Staat mee in voor beheer en infrastructuur kanaal Leuven - Dijle en Brussel - Charleroi
- Realiseert mee de infrastructuur van het Zeekanaal Brussel - Schelde

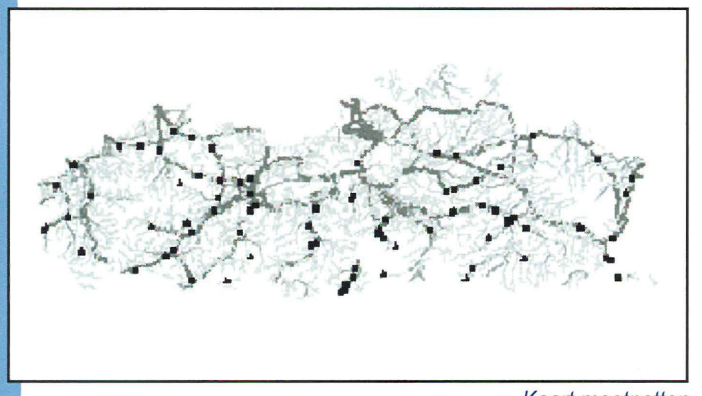
Afdeling Maas en Albertkanaal (MA)

Lombaardstraat 26, 3500 Hasselt
tel 011 22 36 37 fax 011 24 33 90 e-mail maas_albertkanaal@lin.vlaanderen.be

- Voert infrastructuurwerken uit op Albertkanaal en kanalen ten noorden ervan
- Beheert en onderhoudt de Antitankgracht en de Gemeenschappelijke Maas

Hydrologisch Informatiecentrum

Dit jaar werd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout het Hydrologische Informatiecentrum (HIC) opgericht. Dit centrum staat in voor het verzamelen, valideren en bewaren van hydrologische gegevens (waterstanden, neerslag en debieten). Daarnaast wordt het HIC uitgebouwd tot een kenniscentrum, waar het met behulp van numerieke hydrologische en hydraulische modellen voorspellingen gemaakt worden van te verwachten waterstanden en debieten. Een deel van deze modellen zijn momenteel in opmaak. Op vraag van de beheerders van de waterlopen zullen ook simulaties uitgevoerd worden om het effect van maatregelen in of langs de waterloop na te gaan.
Op termijn zal het HIC ook gegevens verzamelen over morfologie (studieresultaten, metingen van het sedimentmeetnet, ...).

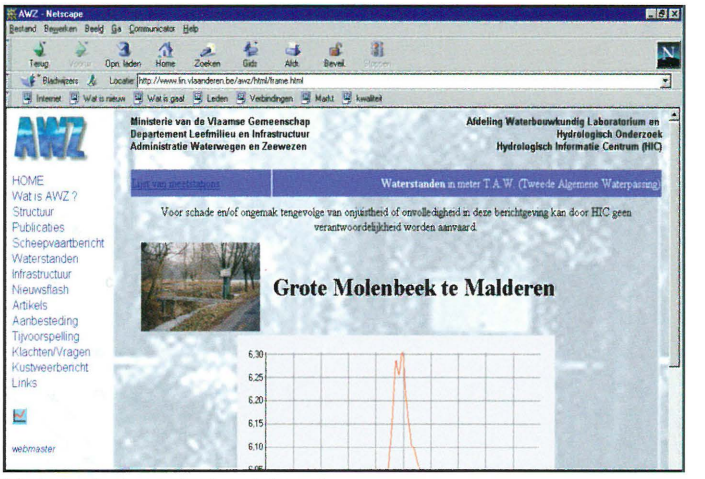


Kaart meetnetten

De meetdienst van de afdeling, die vroeger onder de naam Dienst voor Hydrologisch Onderzoek (DIHO) in Brussel gehuisvest was, verhuisde in het najaar van 2000 naar Borgerhout en vormt een deel van het HIC. Door deze meetdienst worden op de niet-tijgebonden waterlopen waterstandsmetingen en debietmetingen of –berekeningen verzameld. Daarnaast worden ook neerslagmetingen uitgevoerd. Het grootste deel van deze meettoestellen staat in rechtstreekse verbinding met de centrale databank in Borgerhout, zodat het opvragen van de gegevens op elk moment van de dag mogelijk is.
Daarnaast staat de afdeling in voor het onderhoud en het beheer van het hydrologisch meetnet (waterstanden en debieten) van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL).
In 2000 werd een doorlichting van het meetnet uitgevoerd. Het nut, de locatie en de werking van de bestaande meettoestellen worden grondig onderzocht, de nood aan bijkomende meettoestellen en online verbindingen met de databank wordt ingevuld.
Om naast de eigen gegevens ook externe gegevens en voorspellingen te verzamelen is de bestaande databank niet uitgerust. Daarom wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe databank. In 2000 werd het logisch datamodel opgemaakt. De hardware en de software werden geleverd, zodat in 2001 de fysische implementatie ervan start.

Er werden in 2000 ook de nodige maatregelen getroffen om de databank in verbinding te stellen met de andere hydrologische meetdiensten van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Meetnet Vlaamse Banken van AWZ afdeling Waterwegen Kust, Meetnet AOSO afdeling EMG) en met externe bronnen (Wallonië, Nederland en Frankrijk). Hierdoor kunnen de gegevens van deze meetnetten ook in de HIC databank verzameld worden.

Het Hydrologisch Informatiecentrum staat ook in voor de validatie van de verzamelde gegevens. Uiteindelijk worden deze gegevens ook in jaarboeken gepubliceerd. Dit jaar werden de jaarboeken van 1997 en 1998 afgewerkt. De opmaak van het jaarboek van 1999 is bezig.



Hydrologisch meetnet op internet

Terwijl de opmaak van de nieuwe HIC-databank voorbereid wordt, en ook de gegevensverspreiding die ermee gepaard gaat uitgewerkt wordt, is een groot deel van de gegevens van het hydrologisch meetnet reeds raadpleegbaar via internet (www.awz.be). Gegevens kunnen opgevraagd worden bij het Hydrologisch Informatiecentrum (03/2712132), waar sinds 2000 een permanentiedienst voorzien is.

Evolutie van het getij in de Zeeschelde in de twintigste eeuw

Door zijn open verbinding met de Noordzee, kent de Schelde een dubbeldaags getij (vandaar de naam Zeeschelde). Het getij komt via de Westerschelde langs Antwerpen, Temse, Dendermonde tot aan Gent, waar het getij door sluizen en stuwen wordt tegengehouden. Bijgaand kaartje toont het ganse Zeescheldebekken, en duidt enkele plaatsen aan waarvan hierbij de evolutie van het getij even wordt weergegeven.

De Afdeling Maritieme Schelde voert sinds 1885 systematische metingen van het getij uit. Naast de klassieke tijmeters met op- en neergaande vlotter en met een inktregistratie op een papierrol, deden op het einde van de jaren zeventig ook elektronische online-systemen hun intrede. De klassieke tijmeters hebben daarbij evenwel nog niets van hun glans en nauwkeurigheid verloren.

Een weinig onderbroken reeks van nauwkeurige waarnemingen van alle hoog- en laagwaterstanden op meer dan dertig plaatsen, geeft nu - bij het afsluiten van een eeuw - de gelegenheid om een terugblik op de evolutie van het getij gedurende die voorbije eeuw te werpen.

Het getij kent een plaatsgebonden evolutie, want deze is anders in zee dan bvb. te Antwerpen of nabij Gent (waarvoor hier de tijpost Melle is gekozen). Enerzijds is die evolutie afhankelijk van de trend in de Noordzee zelf, en anderzijds van rivierveranderingen in komberging, morfologie (natte sectie, weerstand, ...) en enkele andere invloeden, bvb. aanvoer bovendebiet. In dit verhaal wordt de evolutie van het getij geschetst te Vlissingen (aan de monding), Prosperpolder (aan de Belgisch/Nederlandse grens), Antwerpen, Dendermonde en Melle (bijna het einde van de tij-Schelde). De evolutie in de twintigste eeuw wordt daarbij - duidelijkheidshalve - meteen met de trendlijnen aangegeven. Rond en om die trendlijnen variëren de jaargemiddelde waarden van hoogwater, laagwater en vooral tijverschil, maar dat zou hier te ver voeren.

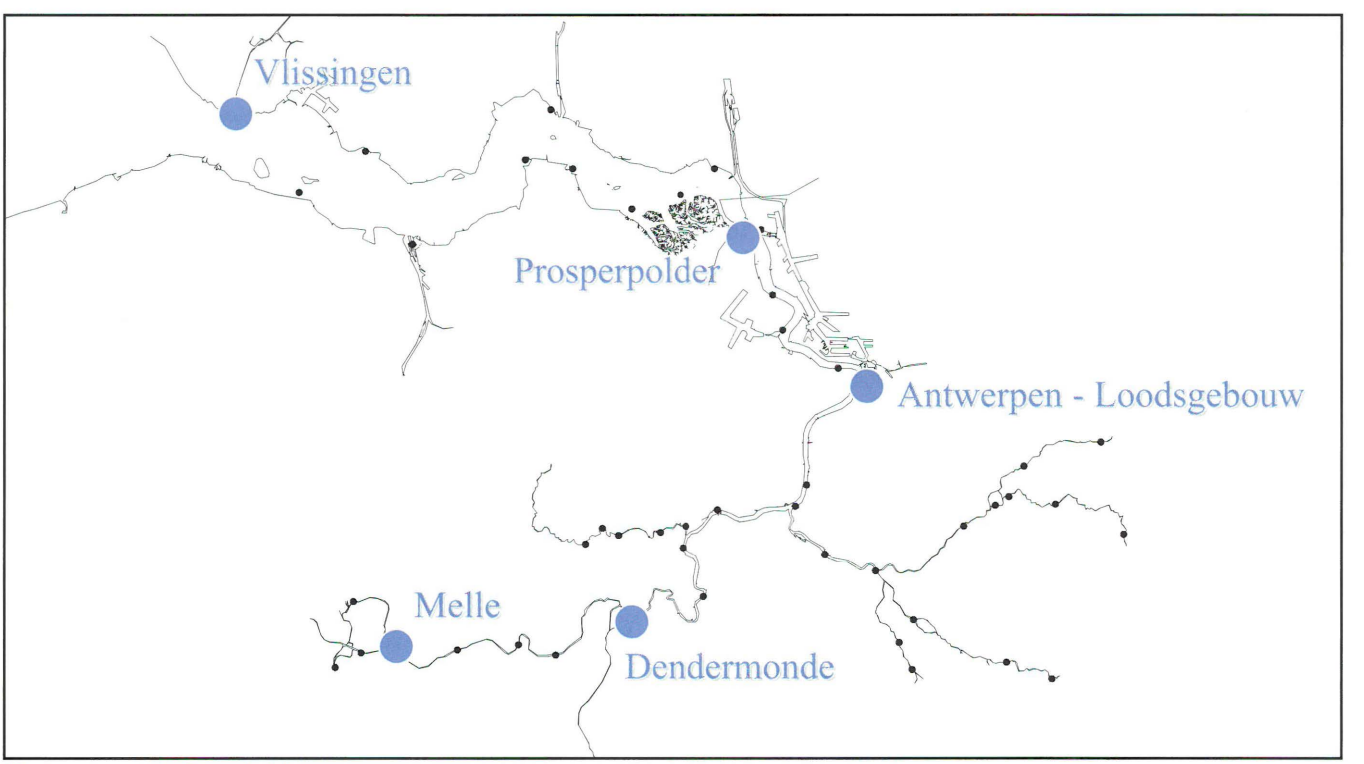
Er worden drie trendfiguren gegeven: deze van hoogwater, deze van laagwater, en deze van het getijverschil (of tij-amplitude). De evolutie is markant: voor de (jaargemiddelde) hoogwaterstanden is er over honderd jaar een verhoging met 33 cm aan zee (tijpost Vlissingen). Aan de Belgisch/Nederlandse grens loopt deze verhoging op tot bijna 50 cm, en te Antwerpen ruim 60 cm. De verhoging van de hoogwaterstanden is te Vlissingen vrijwel lineair, maar is te Antwerpen 20 cm over de eerste helft van de voorbije eeuw, en 40 cm over de tweede helft. Er blijkt vooral een trendbreuk geweest te zijn in het begin van de jaren zestig, gerelateerd aan de bathymetrische ontwikkeling van de Westerschelde, waarbij vooral kan gedacht worden aan de ontwikkeling van het Gat van Ossenisse en van de Overloop van Hansweert. Op morfologisch vrij korte tijd ontsponnen zich toen twee grote hoofdgeulen in plaats van één.

De stijging van de hoogwaterstanden te Dendermonde was nog forser: bijna 90 cm over de voorbije eeuw. Te Melle bleef de verhoging "beperkt" tot ruim 50cm. Een verdieping en verruiming van de in die regio's vrij smalle rivier, en vooral diverse rechttrekkingen van vroegere bochten zijn oorsprong van deze evolutie.
Ook voor de laagwaterstanden is er een duidelijk verschillende evolutie al naargelang de plaats. Te Vlissingen stijgen de laagwaterstanden in beperkte mate, en te Prosperpolder en te Antwerpen is er een quasi evengrote daling als de stijging te Vlissingen. Te Dendermonde is de verlaging van de laagwaterstanden evenwel zeer markant: bijna 60 cm gedurende de voorbije eeuw, en hetgeen zich vooral in de voorbije veertig jaar heeft gemanifesteerd. Door een hogere bodemligging tussen Dendermonde

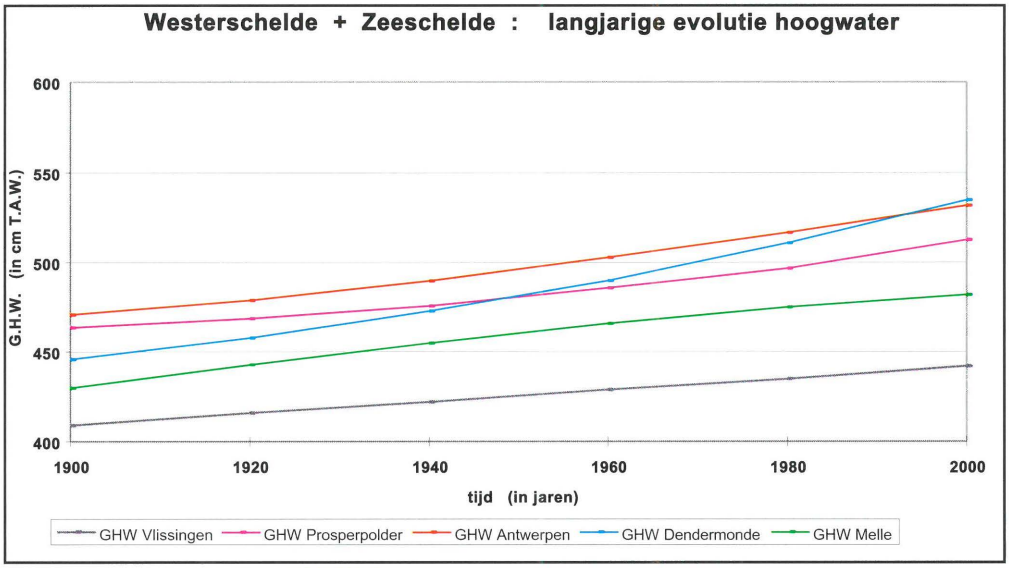
en Melle kon te Melle niet een zulkdanige daling geschieden, maar nam het meerjarig gemiddeld laagwater licht toe. Hier speelt ook de afvoer van bovendebieten van Schelde en Leie opwaarts Gent een rol.

Worden de evoluties van hoogwater en laagwater gecombineerd, dan toont de laatste figuur de evolutie van de langjarige getijamplitude. Aan zee is er slechts een toename met 15 cm over de voorbije eeuw. Aan de Belgisch/Nederlandse grens en te Antwerpen nam het gemiddeld getijverschil flink toe, resp. met 80 en 90 cm in de voorbije honderd jaar. Maar zoals uit de evoluties van hoogwater en laagwater te Dendermonde kon verwacht worden, nam de getijslag aldaar het meest toe: bijna 145 cm van 1901 tot 2000 ! En ook hier vooral gedurende de laatste veertig jaar. Te Melle is de toename van de tij-amplitude bijna 50 cm over honderd jaar.

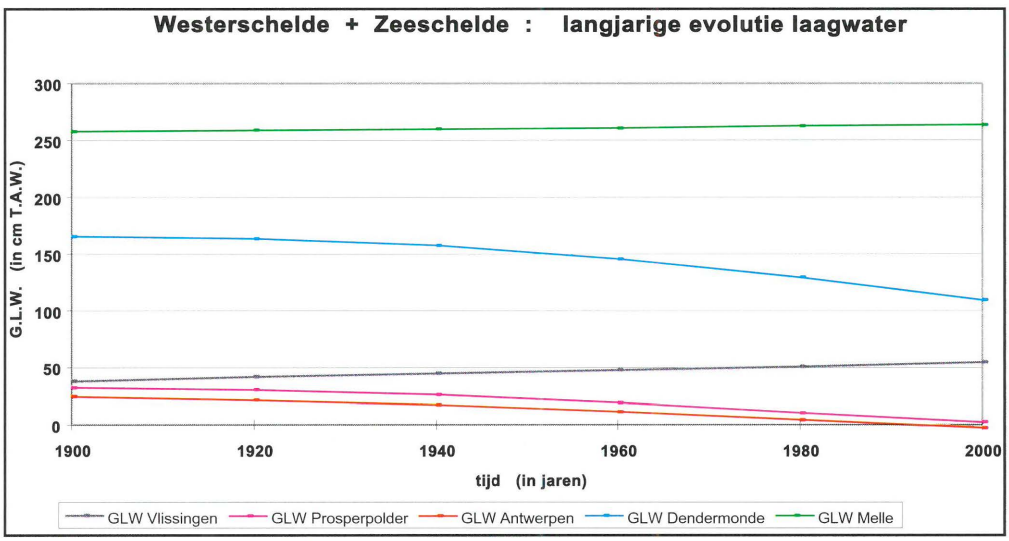
Enkel het elke dag opnieuw in stand houden van een nauwkeurig, continu en dicht meetnet van het getij in het Zeescheldebekken, kan dergelijke evoluties laten zien. Het onderstreept hoe naast alle belang van het uitvoeren van grote waterbouwkundige werken, ook het continu nauwkeurig meten van de waterstand (en van andere parameters, zoals debieten, watertemperatuur, zoutgehalte, slibgehalte, ...) op goedgekozen plaatsen bij onze administratie meer dan zijn plaats verdient.



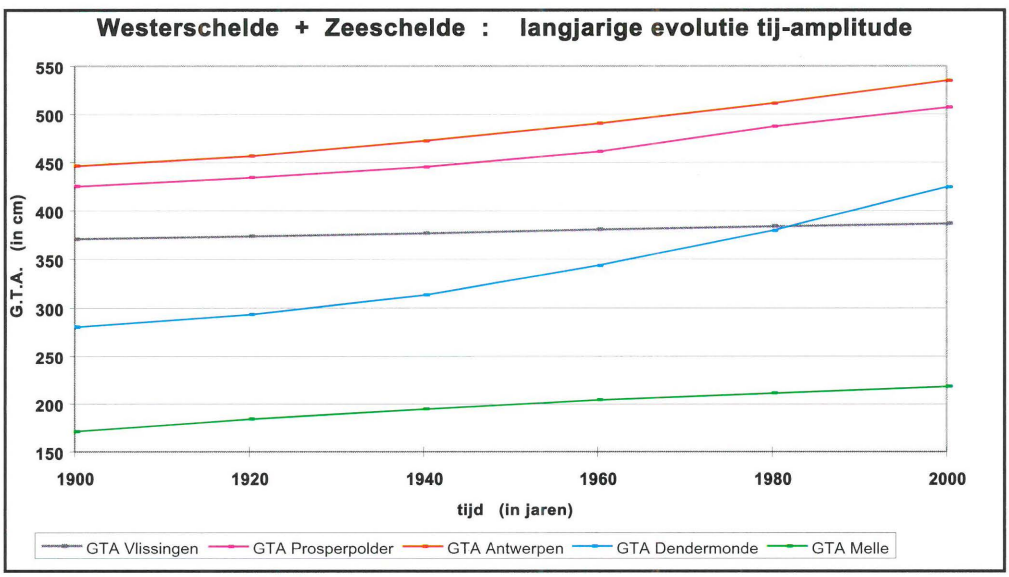
Meetpunten op de Zeeschelde



Evolutie hoogwaterstanden 1900-2000



Evolutie laagwaterstanden 1900-2000



Evolutie tijamplitude 1900-2000

Integraal en duurzaam kustzonebeheer

De Vlaamse kust is nauwelijks 65 km lang en amper een zakdoek breed. De verschillende gebruikers van deze beperkte oppervlakte, en dat zijn er heel wat, lopen elkaar soms voor de voeten.
Zonder de toekomst van de kustzone te hypothekeren, wil de bevoegde overheid de belangen van alle betrokkenen vrijwaren door middel van een duurzaam kustbeheer.

Ieder zijn stek

Vooreerst is het aantal officiële instanties aan de kust uitzonderlijk groot. Heel wat bevoegdheden zitten versnipperd over federale, regionale, provinciale en gemeentebesturen. Dat maakt een geïntegreerde aanpak niet altijd gemakkelijk. Ook particuliere gebruikers hebben hun plaats aan de kust, zoals hengel- en watersportclubs, natuurverenigingen en strandwerkgroepen. Bovendien is daar het grote economische belang van de kust voor de havenbedrijven en een omvangrijke horeca- en toeristische sector.

In deze mengkroes eist elke gebruiker zijn eigen stek op en ontwikkelt er uiteenlopende activiteiten. Die behelzen onder andere :

- het instandhouden en ontwikkelen van waardevolle natuurgebieden
- het uitbouwen van strand- en duingebonden recreatie, ontspanning en sport
- het uitbouwen van de toeristische sector en de vastgoedsector
- het uitbouwen van economische ontwikkeling
- de ontwikkeling van havengebonden activiteiten
- het instandhouden van de kustverdediging

Naar één belang

Deze versnippering vormt vaak een hindernis om tot een duurzame ontwikkeling van de kust te komen. Het belang van de ander lijkt dikwijls moeilijk te verenigen met de eigen visie, en omgekeerd. Dat hoeft niet zo te zijn. Een duurzame toekomstvisie voor de kust gaat uit van de gelijkheid van deze uiteenlopende belangen. Ecologie, toerisme, recreatie en economie maken terecht aanspraak op een deel van de ruimte. Zaak is om deze activiteiten op een evenwichtige manier in een globaal en duurzaam kustbeheer te integreren. Alleen wanneer de verschillende belangen op een evenwichtige manier worden uitgebouwd, kan men het voortbestaan van elk daarvan blijven garanderen.

Totaalvisie vergt overleg

De sleutel daartoe is overleg. Wanneer ingrijpende beslissingen worden genomen, moeten alle belanghebbende actoren de kans krijgen om hun wensen kenbaar te maken. Duurzaam kustbeheer gaat er immers van uit dat alle activiteiten mogelijk kunnen zijn. Hun haalbaarheid wordt echter niet meer los van de ander bekeken, maar binnen de totaalvisie die het project duurzaam kustbeheer nastreeft.

De verschillende belangen worden niet meer tegenover elkaar geplaatst, maar naast elkaar opgenomen in een ruimer geheel. Alle betrokkenen hebben immers één gemeenschappelijk doel : een kust die ook voor de toekomstige generaties aantrekkelijk blijft op alle vlakken. Dat is de doelstelling van duurzaam kustbeheer.

Veel is mogelijk, maar niet alles

Geïntegreerd werken is niet altijd eenvoudig. Het is een proces van geven en nemen, van elkaar begrijpen en aanvullen. Alle betrokken partijen moeten daarbij dat ene hoofddoel van het duurzaam kustbeheer in het achterhoofd houden : de Vlaamse kust moet ook voor de komende generaties aantrekkelijk blijven.
Soms moeten daarbij moeilijke knopen worden doorgehakt en belangrijke keuzes worden gemaakt. Enkele illustraties zullen dit verduidelijken.

'Waardevolle natuur : verboden toegang'

De natuurgebieden aan de kust staan onder grote druk. Soms beslissen overheden om die waardevolle en kwetsbare brokken groen en duin af te sluiten voor het publiek. Natuurliefhebbers hebben begrip

voor die beslissing. Anderzijds vinden ze het jammer dat ze niet meer rechtstreeks van deze mooie plekjes kunnen genieten.

'Balkon met zicht op zee'

Steeds meer handelaars wagen hun kans aan de kust. De vakantieganger houdt immers van gezellige terrasjes, ijssalons, restaurants en souvenirshops. De toerist geeft bij dit alles de voorkeur aan zicht op zee, ook voor zijn appartement. De laatste open ruimtes langs de zeedijk moesten het in het verleden vaak afleggen tegen dit kusttoerisme. Duurzaam kustbeheer wil een evenwicht vinden tussen beide.

'Sterk vertraagd verkeer in de duinen'

Eén van de leuke aspecten van de Vlaamse kust is dat je er met de auto nagenoeg de volledige kustlijn kunt afrijden. Sommige stroken en parkings langs de Koninklijke Baan bieden zelfs zicht op zee vanuit de auto. Helaas heeft de aanleg van deze brede kustweg ook geleid tot het doorbreken van duingebieden en tot een enorme verkeersdrukte, vooral op mooie zomerdagen. File- en parkeerproblemen zijn bezoekers en bewoners van de kustzone niet vreemd. Door het promoten van het openbaar vervoer - de kusttram - en door het aanleggen van grote parkings kan gepoogd worden de druk op de Koninklijke Baan te verlichten. Deze maatregelen kunnen ertoe leiden dat de verkeerssituatie veiliger wordt en dat het fietsen en wandelen langs de kust aangenamer kan zijn.



De ontdubbelde Koninklijke Baan doorsnijdt de duinen achter het gefixeerd strand en de smalle duinenrij aan de Zwarte Kiezel in De Haan. Dit heeft geleid tot een scheiding met de achterliggende open gebieden.(foto Belcam Productions Oostende)

Duurzaam duurt het langst
Het succes van duurzaam kustbeheer

Door een geïntegreerde manier van denken en werken zijn al enkele bijzonder fraaie resultaten geboekt aan onze Vlaamse kust.

Slufterproject in natuurreservaat De Westhoek

Het duinenreservaat De Westhoek in De Panne is het grootste aaneengesloten duingebied aan de Vlaamse kust. De harde dijkconstructie aan de zeezijde zal op twee plaatsen doorbroken worden. De zee zal dan enkele malen per jaar op die plaatsen in het duingebied stromen. Zo kunnen opnieuw waardevolle slufters ontstaan.
Dit project is vooraf uitgebreid besproken met de verschillende betrokken partijen. Hun conclusie was dat het project moest uitgevoerd worden. Iedereen was er immers van overtuigd dat er geen gevaar bestond voor overstroming van het achterliggende gebied en dat de natuurwaarde van het reservaat flink zou verhogen. Omdat een rijke natuur voor vele toeristen een reden is om naar de kust af te zakken, was ook de toeristische sector gewonnen voor dit project. De realisatie van het Slufterproject is voorzien in 2001.

Herinrichting van De Fonteintjes

De Fonteintjes is een duingebied op de grens van Blankenberge en Zeebrugge. Het grootste deel is natuurreservaat. Bij de herinrichting van het gebied zijn grote inspanningen gedaan om geïntegreerd te werken en alle betrokken partijen aan bod te laten komen. Natuurverenigingen wezen erop dat de zoetwaterplassen een onderkomen en broedplaats bieden aan vele en vaak zeldzame vogels. Anderzijds komen ook vele toeristen naar De Fonteintjes om er te wandelen of door te steken naar het strand. Eén van de vijvers is ingericht als hengelvijver. Ten slotte hebben de zeereepduinen er een belangrijke zeewerende functie.
Dankzij het overleg konden de drie functies van het gebied optimaal worden verzoend. Recreanten worden nu over natuurlijk ogende paadjes langs - maar niet door - de mooiste plekjes geleid. Houten trappen over de zeewerende duinen vermijden

aantasting van de zeewering door erosie. De meest kwetsbare gedeelten worden volledig afgesloten voor het publiek. Daar kan de natuur ongestoord haar gang gaan. Het project voor de herinrichting van De Fonteintjes is een pilootproject, financieel gesteund door de Europese Commissie.

Gebiedsvisie duingebieden

Ook voor de overblijvende duingebieden worden systematisch per aaneengesloten geheel zogenaamde gebiedsvisies opgesteld. Alle betrokken partijen gaan daarvoor rond de tafel zitten, bespreken er alle aspecten en zoeken een globale toekomstvisie voor het gebied. Dit wordt in een rapport gebundeld dat moet dienen als leidraad voor de toekomstige inrichting van deze duingebieden.

Afdeling Waterwegen Kust (WWK) is een trekker voor duurzaam kustbeheer

De afdeling Waterwegen Kust van de administratie Waterwegen en Zeewezen is in de kustzone bevoegd voor de kustverdediging, de infrastructuur van de kusthavens, het kanaal Oostende-Brugge, de kustkanalen, het IJzerbekken, de maritieme toegangswegen tot de kusthavens en tot de Westerschelde, en het hydrometeomeetnet op zee en aan de wal. De afdeling heeft zich resoluut ingeschakeld in een visie van duurzaam beheer van de kustzone die nu op Europees zowel als op wereldniveau als absoluut noodzakelijk wordt beschouwd voor de duurzame ontwikkeling van de kustgebieden.



Het natuurreservaat De Westhoek in De Panne, aan de grens met Frankrijk, illustreert het belang van grensoverschrijdend overleg bij kust-zonebeheer foto - Belcam Productions Oostende

Oprichting afdeling VNA

Sinds 1 maart 2000 heeft de administratie Waterwegen en Zeewezen een nieuwe afdeling. De afdeling die de naam Vlaamse Nautische Autoriteit kreeg is zowel binnen het ministerie als daarbuiten gekend als 'de VNA'.

De VNA stuurt het nautisch beheer op alle Vlaamse waterwegen, op de territoriale wateren, het continentaal plat, de exclusieve economische zone én de Westerschelde. Samen met de betrokken operationele afdelingen is ze de enige nautische beheerder behalve waar het in gemeenschappelijk beheer met Nederland gebeurt.
Het nautisch beheer houdt in dat de VNA alles wat verbonden is aan schip en scheepvaart (verschillend van infrastructuur) stuurt en erop toeziet.
Ondanks haar beperkte personeelssterkte is de afdeling toch reeds als volwaardige gesprekspartner aanvaard, zowel binnen AWZ als door de externe klanten en leveranciers van nautische dienstverlening.

Oprichting van de DAB Loodswezen

Zoals voorzien in het door het Vlaams Parlement op 30 juni 2000 goedgekeurde programmadecreet werd op 1 januari 2001 de DAB (wat staat voor Dienst met Afzonderlijk Beheer) Loodswezen opgericht. Deze DAB is belast met het loodsen en beloodsen van zeeschepen evenals het verstrekken van hiermee gepaard gaande diensten en adviezen. De oprichting van een DAB werd beschouwd als een eerste stap met het oog op de verbetering van de dienstverlening in de zeer competitieve omgeving die de maritieme sector bij uitstek vormt. Hierdoor bouwt de Vlaamse overheid haar eigen administratie om tot een operationele eenheid die concurrentie aankan. De VNA bereidde, samen met de betrokken operationele afdelingen, de uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse regering voor, en startte de opmaak van een beheersovereenkomst. De uitvoeringsbesluiten werden door de Vlaamse regering goedgekeurd op 15 december 2000. Als gevolg van de oprichting van de DAB Loodswezen zal, met ingang van 1 juli 2001, de afdeling Loodswezen worden afgeschaft.

RIS - Vlaanderen - Evergem

RIS staat voor 'Rivier Informatie Service'. RIS-Vlaanderen-Evergem is één van de drie entiteiten van het RIS-Vlaanderen en werkt op een gecoördineerde manier samen met de entiteiten Hasselt en Willebroek. RIS wordt uitgebouwd tot een één-loketfunctie voor alle informatie over de Vlaamse waterwegen. Alle bij het water betrokken instanties, gebruikers en overheden zullen bij het RIS informatie kunnen opvragen.
RIS-Vlaanderen-Evergem valt voorlopig onder de bevoegdheid van de VNA.
RIS-Vlaanderen-Evergem verzekert momenteel volgende functies:

- Opvolging en helpdesk voor het Informatiesysteem BinnenScheepvaart (IBIS). IBIS is het systeem waarmee AWZ gegevens m.b.t. de binnenvaart verzamelt, vaarvergunningen aflevert en schepen opvolgt.
- Inbrengen en opvolgen van de scheepvaartberichten.Deze berichten zijn beschikbaar op het internet: www.awz.be.
- Opvolging van de waterpeilen voor de scheepvaart en de waterbeheersing, zodat ingeval van overstromingen de doorstroming van de informatie vlot verloopt.

RIS-Vlaanderen-Evergem is sedert 1 mei 2000 bovendien het meldpunt voor calamiteuze verontreinigingen en incidenten voor de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde (ICBS). Calamiteuze verontreinigingen kunnen meegedeeld worden via het gratis oproepnummer 0800-30440. Tijdens de periodes van wateroverlast of gevaar voor wateroverlast wordt door het RIS-Vlaanderen-Evergem een permanentie (24h op 24h) verzekerd. Ze wordt hierin bijgestaan door het HIC. Deze permanentie is te bereiken op het nummer 09-253 94 71.

Informatiesysteem BInnenScheepvaart (IBIS)

Historische achtergrond

In 1985 is het Ministerie van Openbare Werken gestart met de ontwikkeling van een binnenvaartsysteem IBS om

- vaarvergunningen af te leveren
- statistische analyse uit te voeren.

Na de regionalisering van België in 1990 heeft elke Waterwegbeheerder, waaronder AWZ het bestaande systeem verder ontwikkeld.
AWZ noemt het verder ontwikkelde systeem IBIS.
IBIS staat voor **I**nformatiesytsteem **Bi**nnen **S**cheepvaart. De laatste aanpassingen werden uitgevoerd in het kader van de Y2K-problematiek.

Waarvoor IBIS gebruikt wordt

IBIS is het systeem waarmee AWZ gegevens m.b.t. de binnenvaart verzamelt, vaarvergunningen aflevert en schepen opvolgt :

- Het afleveren van vaarvergunningen, wat op een wettelijke basis rust, gebeurt op een beperkt aantal sluizen die ook wel ontvangstkantoren worden genoemd. Op deze ontvangstkantoren gebeurt de inning van scheepvaartrechten op het gebruik van de waterwegen.

- Het opvolgen van schepen gebeurt door te voorspellen wanneer een willekeurig schip aan een willekeurig meldpunt zal passeren (ETA). Een meldpunt kan een bemande sluis of een bemande brug zijn. Zodoende heeft de scheepvaartbegeleider een zicht op de verwachte trafiek en kan hij de bediening van zijn kunstwerk optimaliseren. In geval van calamiteiten kunnen de ladingsgegevens bovendien gebruikt worden als informatie om zodoende nog grotere rampen te vermijden.

- De verzamelde gegevens kunnen verwerkt worden tot informatie. Een voorbeeld hiervan is statistische informatie (trafiek, goederenstromen, verkeer met binnen- en buitenland ...). Deze gegevens worden tevens aangewend teneinde te kunnen voldoen aan de internationale verplichtingen voor de gegevensverzameling en de statistiek (EU-richtlijnen).

Verdere uitbreiding IBIS

Verschillende uitbreidingen staan op het punt om uitgevoerd te worden.

- De elektronische aanmelding.
  Bij een elektronische aanmelding zendt de schipper de gegevens, nodig voor het aanmaken van een vaarvergunning (d.i. identiteit, lading en vaarroute) via een EDIfact- (Electronic Data Interchange) bericht naar de CWWB (Centrale WaterWegBeheerder). Aan de hand van deze gegevens zal dan de vaarvergunning op het ontvangstkantoor afgedrukt en aan de schipper overhandigd worden.

- De uitwisseling van scheepvaartgegevens met andere scheepvaartsystemen zoals het scheepvaartbegeleidingssysteem van:
  - de haven van Gent (ENIGMA);
  - de haven van Antwerpen;
  - de Schelderadarketen;
  - de NV Zeekanaal
  - de Dienst voor de Scheepvaart

- De aansluiting van alle (bewaakte of te bedienen) kunstwerken op IBIS.

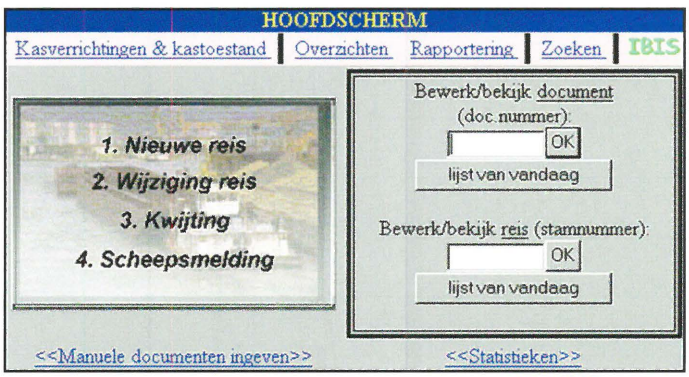
  Momenteel zijn nog verschillende sluizen en ter plaatse bediende bruggen nog niet aangesloten op IBIS. In 2001 wordt gestart met de aansluiting van deze kunstwerken.

- De ontdubbeling van de hardware op de werkposten.

Teneinde de bedrijfszekerheid te verhogen wordt vanaf 2001 de hardware op de werkposten ontdubbeld

- De stand-alone toepassing om IBIS ook te kunnen gebruiken in geval er een netwerkonderbreking is wordt eveneens een stand-alone toepassing ontwikkeld.

Tevens zal ook voorzien worden in een koppeling met het scheepvaartbegeleidingssysteem van het Waals Gewest en de buurlanden, m.n. Nederland (IVS'90) en Frankrijk (VNF).



Het IBIS systeem

Einde verdieping 48'-43'-38'-programma Schelde

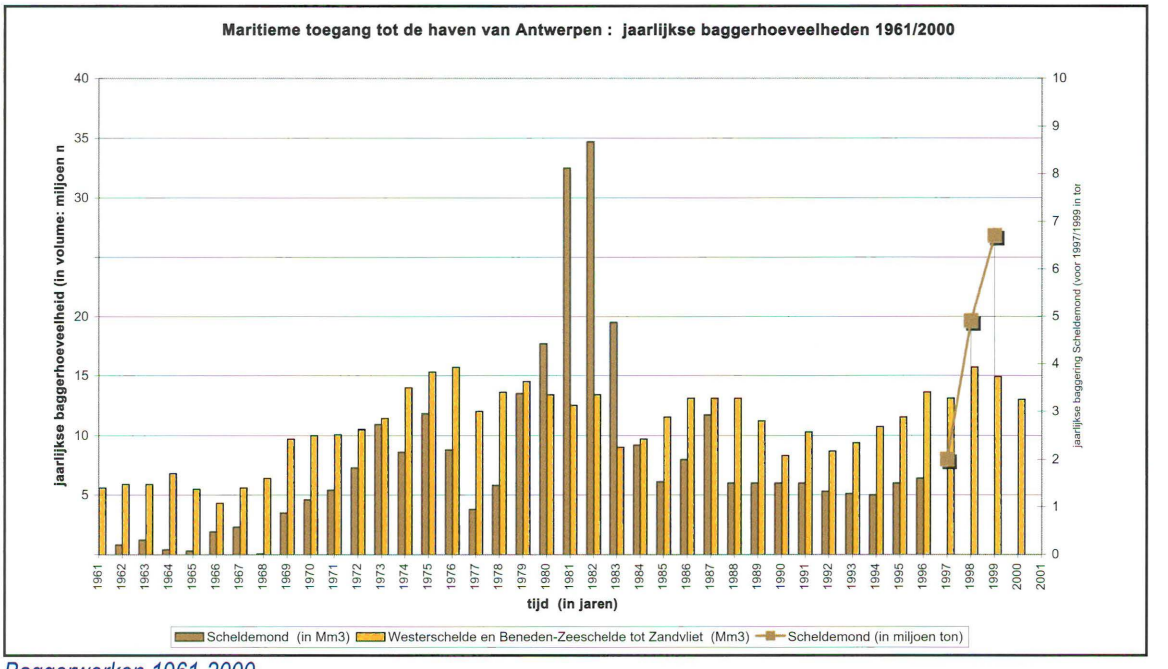
De haven van Antwerpen ligt relatief ver landinwaarts. Dit geeft het voordeel van een langer goedkoper vervoer per zeeschip *(tegen een duurdere vervoerskost via binnenvaart, spoor of weg)*, maar heeft het nadeel van het nodig onderhouden van een langere en deels in Nederland gelegen vaarweg in een estuarium met een flinke getijdynamiek. Na jaren van onderhandeling werd in januari 1995 te Antwerpen plechtig het zogenaamde **Verruimingsverdrag** tussen Nederland en Vlaanderen ondertekend: de start voor het verruimen van de vaargeul in de Scheldemond, de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde, zodat zeer diepstekende massagoedschepen en zeer grote containerschepen naar de Antwerpse haven kunnen varen.

Dat verdrag wordt geconcretiseerd in het **48'-43'-38'-Verdiepingsprogramma**, dat door uitgebreide peilingen en intensieve baggerwerken in de periode 1996-2000 door de Afdeling Maritieme Schelde werd uitgevoerd in de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde, en door de Afdeling Waterwegen Kust in de Noordzee en in de Scheldemonding. Er wordt dus gerekend met een scheepsdiepgang in "voeten". Eén voet is 0,305 meter; 48 voet is dus 14,65 meter. Het bereiken van een nautische vaarweg van 48' houdt voor de Schelde in dat een bulkschip met een diepgang tot 48 voet, en dat hier ertsen en kolen aanvoert, in één getij vanuit zee zonder oponthoud de Antwerpse zeesluizen kan bereiken. Nog grotere schepen *(met een diepgang van 50 voet of 15,25 meter bij gemiddeld getij, en tot 52 voet bij springtij)* kunnen de Schelde opvaren, maar dan in twee getijen: zij hebben een wachttijd te Vlissingen.

Het tweede programmapunt (43') is uit oogpunt van containervaart belangrijk, en handelt om het met schepen van een diepgang tot 43 voet (13 meter) vanuit Antwerpen in één getij kunnen bereiken van de open zee: het realiseren van een zo groot mogelijke afvaart.

Het derde punt (38') houdt in dat schepen met een diepgang tot 38 voet of 11,60 meter steeds, dus onafhankelijk van het getij, ook bij laagwater, naar en van Antwerpen de Schelde kunnen op- of afvaren. Dit noemt de getij-onafhankelijke vaart, en geldt zowel naar als van zee.

In 2000 werden de in 1996 begonnen **baggerwerken** voor het verbreden en verdiepen van de gehele vaarweg tussen de zee en de Antwerpse haven beëindigd. Deze werken werden met groot rendement door zeer grote en hoogtechnologische baggerschepen uitgevoerd. Het hoogtepunt situeerde zich in de jaren 1998 en 1999: ruim 15 miljoen m3 werd toen per jaar door de Afdeling Maritieme Schelde in de Westerschelde tot aan Zandvliet gebaggerd, en door de Afdeling Waterwegen Kust telkens 7 miljoen ton *(aan droge stof)* in zee en in de Scheldemond, vnl. het Scheur. Al de gebaggerde specie werd op speciaal daartoe uitgekozen plaatsen terug in de rivier of de zee gestort, enerzijds om terugstromen naar de vaargeul te beperken, en anderzijds omwille van het milieu.



Baggerwerken 1961-2000

Het verruimen van de vaargeul in de Schelde naar Antwerpen, houdt niet alleen de eigenlijke baggerwerken in, maar tevens het **opruimen** van hinderlijke **scheepswrakken**, waarvan er nog verschillende te ondiep lagen. Dikwijls gaat het om restanten van hetgeen vroeger van gezonken schepen reeds werd geborgen, doch wat bij een nog diepere vaarweg problemen gaf. Algemeen wordt daarbij getracht om de wrakken tot een diepte van twee meter onder het nieuwe bodempeil op te ruimen.

Het verdrag voorzag dat die verbetering van de vaarwegfunctie van de Westerschelde, de natuurfunctie van en langs de rivier, alsmede de veiligheid van de waterkeringen niet mag storen. Nederland treft dan ook maatregelen om het **verlies van natuurwaarden te compenseren** en om nieuwe aquatische natuurontwikkelingen mogelijk te maken, en enkele oevervakken waar de diepe vaargeul vlak langs de dijk ligt, te versterken. De meeste van deze **dijkversterkingen** zijn inmiddels al geheel uitgevoerd.

De kosten van dit ganse project worden door Vlaanderen en Nederland gedragen. Het baggeren en het bergen van wrakken in de Beneden-Zeeschelde en in het Belgisch deel van de Scheldemond komen uiteraard volledig ten laste van Vlaanderen. Het baggeren van een diepere en bredere vaargeul in de Nederlandse Westerschelde en in het Nederlandse deel van de Scheldemond,

werd door Vlaanderen onder vergunning van Nederland uitgevoerd en betaald. Vlaanderen financiert Nederland grotendeels voor het in de Westerschelde uitvoeren van wrakkenopruiming en van oeververdediging, en betaalt een vast bedrag voor herstelwerken van natuurwaarden. Het gehele kostenplaatje, voor Vlaanderen en Nederland tezamen, bedraagt **ongeveer 11,7 miljard frank**.

Zoals de titel aangeeft, zijn de eigenlijke verdiepingswerken van het 48'-43'-38'-programma geheel beëindigd. De **resultaten** van de flink verbeterde maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven zijn duidelijk: in 1996, vlak voor aanvang der verdiepingswerken, liepen slechts 5 zeeschepen Antwerpen aan met een diepgang van meer dan 15 meter. Nu zijn dat er reeds een vijftigtal per jaar. In 1996 waren er slechts 17 zeeschepen naar Antwerpen met een diepgang van meer dan 48 voet; nu is dat aantal al meer verdrievoudigd. Het aantal zeeschepen met een diepgang van meer dan 38 voet is in diezelfde periode praktisch verdubbeld. Het containerverkeer in de Antwerpse haven nam nog spectaculair toe, daar waar er in andere West-Europese havens een stilstand of zelfs een achteruitgang was.

Vlaanderen vraagt nu om een **verdere verdieping**: het doel is om (container-)schepen met een diepgang tot 14 meter (46 voet) getij-onafhankelijk naar en van de haven van Antwerpen te kunnen laten varen. Een dergelijke verdere verdieping vergt studie, niet alleen naar de benodigde baggerwerken, maar ook naar de nautische aspecten, naar de veiligheid (waterkeringen) en de natuurlijkheid van het estuarium. Daarom besloten Nederland en Vlaanderen op 14 januari 2000 gezamenlijk een "Lange-Termijn-Visie" voor het Schelde-estuarium uit te werken.

Lange-Termijn-Visie Schelde-estuarium (LTV)

De huidige verdieping van de Schelde (het 48'-43'-38'- programma) houdt in dat de haven van Antwerpen los van het getij, dus steeds en overal ook bij laagwater, toegankelijk is voor zeeschepen met een diepgang tot 38 voet, zijnde 11,60 meter. Bij hoogwater kunnen uiteraard nog diepere schepen de haven van Antwerpen aandoen. Die **huidige getij-onafhankelijke vaart tot 11,60 meter** is vooral voor de containervaart zeer belangrijk. Containerschepen varen op strikte uurschema's, de klok rond, en wachten in de regel niet op een gunstiger getij om op of af te varen.

De haven van Antwerpen is een speerpunt in de Vlaamse (en Belgische) economie. Haar invloed overschrijdt zelfs de landsgrenzen; haar hinterland gaat tot ver in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, om maar de belangrijkste te noemen. De concentratie aan overslag, opslag en behandeling van zeer grote en diverse goederenstromen, zowel in bulk (petroleum, ertsen en granen) als in stukgoed (staalproducten, fruit, machines e.d.), de grote raffinaderijen en de omvang van vooral petro-chemische industrie, onderstrepen het allergrote economisch belang. Bovendien hoort er tevens een omvangrijke dienstverlenende sector bij, bvb. qua financiën, verzekeringen, vervoer, telecom, verzorging enz.

Het belang van elke haven stoelt zich meer en meer op de containervaart. Praktisch de helft van de totale havenoverslag, gaat nu in de Antwerpse haven per container. Dit impliceert evenwel het behoud van de nautische mogelijkheden om ook de zeer grote containerschepen te blijven ontvangen, en wel op een getij-onafhankelijke wijze. Door die steeds toenemende containerisatie en de alsmaar groter wordende containerschepen, wordt aan Nederland gevraagd om de Schelde nog verder te verdiepen, **tot een getij-onafhankelijke vaart van 14 meter (46 voet)**. In het Bestuursakkoord van het nieuwe Antwerpse College, staat ingeschreven dat de verdere verdieping van de Schelde van fundamenteel economisch belang voor de Antwerpse haven is, en zeer expliciet: "Vandaag betekent dit het benaderen van een getij-onafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang van 14,5 meter".

In Nederland ging (1997) een Commissie der Wijzen de mogelijkheden aftasten hoe een verdere verdieping van de Westerschelde kon opgezet

worden. De Nederlandse regering besliste daarop (1998) om enerzijds te starten met een Lange Termijn Visie voor het (Wester)Schelde-estuarium (LTV), en anderzijds om de Vlaamse overheden om hun medewerking te vragen. De noodzaak van een dergelijke Lange Termijn Visie is tevens verwoord in het Nederlandse Regeringsvoornemen van de Vierde Nota Waterhuishouding: "*ingezet wordt op het gezamenlijk met het Vlaamse Gewest ontwikkelen van een langetermijnvisie voor het gebruik en inrichting van het (Wester)Schelde-estuarium*".

In de 44e bijeenkomst van de Vlaams/Nederlandse ambtelijke Technische Schelde Commissie in Den Haag op 27 maart 1998, werd gesteld dat de uitwerking van een Lange Termijn Visie een poging moet zijn om alle aspecten die te maken hebben met de ontwikkeling van de Schelde, in één visie samen te vatten, teneinde te komen tot een integrale benadering. De discussie over een verdere verdieping van de Westerschelde moet gestart worden vanuit deze integrale visie. Daartoe werden zowel een Stuurgroep en een Projectteam opgericht, beide ambtelijk ingevuld.



Vooreerst werd in het verdere voorjaar van 1998 een Plan van Aanpak opgesteld. Dit geschiedde ambtelijk, begeleid door een extern studiebureau, dat door Rijkswaterstaat werd aangesproken voor het uitwerken van dit project, voor *-initieel-* het afnemen van verscheidene interviews om alle partners af te tasten, en *-later-* ook voor het verder begeleiden van de Vlaams/Nederlandse samenwerking en voor het verzorgen van rapportage van hetgeen in die samenwerking werd bestudeerd.

De Stuurgroep en het Projectteam bestaan dus uit ambtenaren van zowel het Vlaamse Gewest als de betrokken Nederlandse ministeries. Buiten de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) en de administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer (Aminal) van LIN, zijn ook de Nederlandse Rijkswaterstaat, het Nederlandse ministerie LNV (Landbouw, Natuur + Visserij) en de Provincie Zeeland er in vertegenwoordigd.

Als algemeen uitgangspunt van de LTV werd gesteld "Het ontwikkelen van een gezond en multifunctioneel estuarien watersysteem, dat op duurzame wijze gebruikt wordt voor menselijke behoeften". Centraal in die aanpak staan drie gezichtspunten ofwel drie hoofdfuncties van het Schelde-estuarium: de **toegankelijkheid** van de Scheldehavens, de **veiligheid** tegen overstromen, en de **natuurlijkheid** van het estuarium als systeem. In die zin werden drie ambtelijke werkgroepen samengesteld, die elk de drie hoofdfuncties moesten evalueren in het licht van een verdere verdieping van de Schelde, en de implicaties die dat ging meebrengen. Vlug werd duidelijk dat de werkgroepen nood hadden aan specifieke visies over de **morfologie** van de rivier: hoe veranderen geulen en platen in de rivier, wat is de impact van verdere baggerwerken en van het terugstorten van baggerspecie in de rivier en op zee, is een ééngeul-inrichting van de rivier haalbaar, hoe kan een meergeulen-stelsel best ondersteund worden, ... Aldus werd een vierde ambtelijke werkgroep "morfologie" opgericht.
Vanuit deze vier werkgroepen en met input van visies van enkele externe experten, werd een integrale Lange Termijn Visie opgebouwd, ondersteund door talrijke studies van eigen diensten en van externe deskundigen. Tezamen geeft LTV een Vlaamse/Nederlandse ambtelijke, technisch-inhoudelijke visie weer waarin de geprioriteerde functies toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid van het estuarium in hun onderlinge samenhang worden beschouwd. De LTV geeft deze visie over drie tijdsperiodes: een situatieschets op korte termijn (zegge tot over vijf jaar), een ontwikkelingsschets tot 2010, en een streefbeeld voor 2030. Deze samenhangende visie vormt de grondslag voor beleidsafspraken tussen Vlaanderen en Nederland.

inzichten werden beter op elkaar afgestemd.

Het einddocument van LTV laat de juridische en politieke positie van Vlaanderen en Nederland onverlet, bvb. ten aanzien van het Scheidingsverdrag van 1839 tussen België en Nederland, en de wijze waarop het gezamenlijk beleid over het estuarium zou moeten ingevuld worden.

Het LTV-werk wordt nu aan de maatschappij en aan de politiek aangeboden. Er begint nu een maatschappelijke en politieke discussie over de toekomst van het Schelde-estuarium. Gedurende 2001 zal er intensief gediscussieerd worden in de ganse regio, op officiële vergaderingen (tot in alle parlementen toe) en in vele informele bijeenkomsten, en door alle belangengroepen. Er wordt een heel communicatie-traject opgezet. Uiteindelijk zullen de Vlaamse en Nederlandse regeringen met een standpunt voor de dag komen.

Het vele werk van de twee voorbije jaren intensieve studies en vergaderingen, resulteert in verschillende Nieuwsbrieven, studies, rapporten en het uiteindelijke LTV-document zoals vastgelegd door de Technische Schelde Commissie. Meer daarover kan tot in detail gevonden worden op de internetsite van de Administratie Waterwegen en Zeewezen: http://www.awz.be . Meerdere teksten kunnen van het net worden geplukt en afgedrukt. Het beoogde communicatie-traject voor 2001 houdt immers een grote openheid in.

Twee nieuwe snelle redeboten

In de loop van het jaar 2000 heeft dit project heel wat aandacht gekregen, zowel intern als extern.

Toen de eerste berichten over de zware stormen en ramptoestanden in Frankrijk via de media binnensijpelden bleek inderdaad dat er schade was vastgesteld aan de in aanbouw zijnde boten en dat de afgesproken leveringsdatum van 3 januari 2000 moest worden uitgesteld.

Op **31 mei 2000**, onder een stralende zon kon de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, dan toch de twee nieuwe snelle redeboten van de afdeling Vloot plechtig in gebruik nemen te Oostende.

Dit evenement had een meer dan symbolische waarde. Deze schepen zijn immers van een geheel nieuw concept en uitgerust met de modernste technische snufjes. Daardoor zullen ze perfect in staat zijn hun opdrachten op efficiënte wijze uit te voeren. Ze vormen een perfecte illustratie van hetgeen van een moderne overheid wordt verwacht.

Vanuit de havenkringen en de scheepvaartmiddens werd reeds lang de vraag gesteld om de dienstverlening van de loodsdiensten te verbeteren door het gebruik van moderne middelen.



De twee snelle redeboten in de haven van Oostende

Er werd dan ook gezocht naar alternatieve manieren om de loodsen op de verschillende trajecten optimaal in te zetten. Hierbij was het belangrijk dat de kostprijs van het loodsen zou verminderen en de dienstverlening zou verbeterd worden.

De “Zeerob” en de “Zeeparel” zullen bijdragen tot een snellere en betere dienstverlening aan de scheepvaart. Deze nieuwe snelle redeboten zijn immers zowel geschikt om voor een snel transport van de loodsen te zorgen als om een loods rechtstreeks op een schip te bemannen zonder gebruik te maken van een klassieke loodsjol. Hierbij moet het zeeschip nauwelijks vaart verminderen,

met tijdswinst als gevolg.

Toen de Vlaamse regering het licht op groen zette voor de aankoop van 2 nieuwe boten stond de afdeling Vloot voor een enorme uitdaging.

Om er zeker van te zijn dat de belangen van zowel gebruiker als potentiële klant zouden aan bod komen is binnen de afdeling in alle fasen van het project een nauw overleg gehouden met vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties, de personeelsleden zelf, de afdeling Loodswezen, de loodsen en de vertegenwoordigers van de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het werk.

Om de veiligheid van én gebruikers (personeel) en de scheepvaart te kunnen waarborgen heeft de afdeling Vloot alles in het werk gezet om tegemoet te komen aan opmerkingen en verzuchtingen van zowel de interne veiligheidsdiensten als de externe keuringsbureaus.

Bij het in de vaart nemen van de vaartuigen bleek echter al snel dat een aantal opmerkingen en tekortkomingen konden gemaakt worden. Deze opmerkingen en tekortkomingen kaderden enerzijds in de gebruikelijke procedure van voorlopige oplevering van werken maar vormden anderzijds nieuwe elementen die aangebracht werden door de gebruikers van de snelle redeboten (vooral loodsen).

De 2 nieuwe vaartuigen werden daarop in nauw overleg met de vertegenwoordigers van het loodswezen aangepast.

Bedoeling is dat deze vaartuigen vanaf het voorjaar 2001 volwaardig worden ingezet.

Voor meer gedetailleerde gegevens en de technische fiche van de snelle redeboten wordt verwezen naar het maandelijks infomagazine van de Administratie Waterwegen en Zeewezen "Waterspiegel" (2000 nr. 4)

De "Waterspiegel" kunt u raadplegen op de site van AWZ : www.awz.be

Vuurtoren Blankenberge

Op 27 maart 2000 zijn opmerkelijke onderhouds- en renovatiewerken uitgevoerd aan de vuurtoren te Blankenberge in opdracht van de afdeling Vloot van AWZ.

Ingevolge de voortdurende insijpeling langs de ramen moesten er inderdaad noodmaatregelen worden genomen om hieraan te verhelpen.

Uiteindelijk werd geopteerd om de glasramen volledig te vervangen door één paneel. Het raamwerk is een inox profiel (200X100), meet 13,147m X 1,470m en weegt 3150kg (waarvan 850kg glas). Na algemene offerteaanvraag zijn de werken toegewezen aan ATS contracting die als hoofdaannemer instaat voor het inox-werk. De firma Pieters levert de glasramen in onderaanneming. De kostprijs van de werken bedraagt 1,9 MF.

De vuurtoren van Blankenberge is een gebouw van het Vlaamse Gewest en wordt beheerd door de afdeling Vloot in het kader van haar taken en opdrachten m.b.t. "betonning en bebakening". De huidige vuurtoren is in 1950 in gebruik genomen en is 32,50m hoog. De vuurtoren heeft naast zijn nautische functie voor de scheepvaart ook huisvesting gegeven aan de VZW Blankenbergse Zeereddingsdienst en aan het Zeegenootschap. Deze laatste heeft er een didactisch informatief centrum ingericht over de maritieme geschiedenis en is toegankelijk op zaterdag en zondag van 15u tot 18u.

Vessel Traffic Services (VTS)

Schelderadarketen

Voor de (Wester)Schelde en haar mondingen wordt dit in samenwerking met Nederland verzekerd onder de verantwoordelijkheid van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart (VTS-SM).

Het instrumentarium daarvoor is de Schelde-radarketen.

Dit systeem, met hoge beschikbaarheid en continue in bedrijf, bestaat uit verschillende deelsystemen

voor stormtij, de afdeling Maritieme Schelde en de havenbesturen van Oostende en Zeebrugge worden bediend met deze nuttige hydrometeo-informatie. Sedert 1 september 2000 stuurt het Oceanografisch Meteorologisch Station vanuit het Pierre Vandammegebouw aan de zeesluis in Zeebrugge de voorspellingsberichten ook tijdens de weekends en op feestdagen de wereld in.

Weerbericht op internet
Sinds kort is een ingekorte versie van het kust-weerbericht ook te raadplegen via
http://www.awz.be

Zeereddingsdienst

De hulpverlening op zee is een complexe organisatie waarin de afdeling Vloot een belangrijke rol speelt.

Voor deze specifieke taak beschikt de afdeling Vloot over een aantal speciaal daartoe ontworpen vaartuigen:

- Een zeesleepboot die bestendig in dienst is en uitgerust is met een professionele brand-weerinstallatie om brand aan boord te be-strijden.
- Een zelfrechtende, onzinkbare reddingsboot met ligplaats te Oostende
- Reddingsboten te Zeebrugge en te Nieuwpoort van het type Pacific



Reddingsboot te Nieuwpoort

AANTAL DOOR DE AFDELING VLOOT VERLEENDE TUSSENKOMSTEN IN HET JAAR 2000

AARD	1996	1997	1998	1999	2000
Bom/mijn	3			2	
Diversen	12	5	11	23	18
Drenkelingen	5	14	10	10	6
Geborgen Lijken	2	1	3		1
Jachten, pleziervaartuigen	97	79	83	38	31
Koopvaardijschepen	4	3			1
Loos alarm	23	25		4	2
Obstakels			39	18	11
Personen			36	14	32
Sleepverrichtingen				15	25
Surfers	7	12	11	3	7
Vissersvaartuigen	57	57	30	2	6
TOTAAL	207	196	223	127	140

Kaaimuurprojecten

Ieder jaar worden meer en meer goederen over de Vlaamse waterwegen vervoerd. De bouw van nieuwe kaaimuren op het Vlaamse waterwegennet draagt hiertoe bij, in combinatie met de liberalisering van de binnenvaartmarkt en het drastisch verlagen van de vaartrechten met 90%.

De Vlaamse overheid heeft voor de bouw van deze kaaimuren PPS-constructies (Publieke Private Samenwerking) in het leven geroepen. Er werd hiertoe reeds een budget van 1.208 miljoen Bef ter beschikking gesteld.

Het principe bestaat erin dat een bedrijf een dossier indient waarbij de overheid tot maximum 80% tussenkomt in de vaste infrastructuur. Het bedrijf van haar kant staat in voor de realisatie van de superstructuur en garandeert een jaarlijkse overslag op de nieuwe kaaimuur voor de eerste 10 jaar. Indien deze overslag niet gehaald wordt zijn boeteclausules voorzien.
Ook renovatie van bestaande installaties waardoor nieuwe trafiek naar de waterweg wordt aangetrokken komt in aanmerking.

Eind 2000 werden door minister Stevaert reeds 69 samenwerkingsvoorstellen van private partners goedgekeurd, goed voor een totale overslag van 173,6 miljoen ton goederen over een periode van 10 jaar.

Eind 2000 zijn reeds 9 projecten in bedrijf en 15 andere projecten zijn in uitvoering. Voor 7 projecten zal de uitvoering begin 2001 starten. Slechts 4 projecten zullen niet gerealiseerd worden. Voor alle andere zijn de besprekingen tussen de overheid en de publieke partner aan de gang.

Wanneer we de goedgekeurde projecten opsplitsen naar het type goederen dat op de kaaimuur zal worden overgeslagen zien we dat de vooropgestelde overslag van containers het grootst is (een tiental projecten). Hierbij komt ook het huishoudelijk afval dat in containers zal worden getransporteerd.

Voor overslag van afval werden eind 2000 reeds vijf projectaanvragen ingediend. Er werden drie projectaanvragen ingediend voor kaaimuren voor de overslag van ondeelbare lading. De chemische producten nemen 22% van de vooropgestelde tienjaarlijkse overslagwaarde, het betreft 3 projecten. Het transport van bouwmaterialen blijft voor de binnenvaart belangrijk, in de nieuwe kaaimuur-projecten vertegenwoordigt het 22% van de te verwachten overslag, in aantal projecten komen de bouwmaterialen op de eerste plaats.

Deurganckdok

Door de beslissing van de Vlaamse regering op 20 januari 1998 de haven van Antwerpen te gaan uitrusten met een nieuw getijdendok, het Deurganckdok, waaromheen plaats is voor een viertal megacontainerterminals, wordt de toekomst van de haven op het vlak van containerbehandeling veilig gesteld. Zulke infrastructuur kan enkel op Linkerscheldeoever ingeplant worden, vermits alle verdere mogelijkheden op Rechteroever uitgeput zijn.

Het project Deurganckdok omvat buiten de bouw van kaaimuren o.a. de aanleg van wegenis, zowel rond het nieuwe dok als een rechtstreekse aansluiting op de Antwerpse ring tussen de Beveren- en Liefkens-hoektunnel.



De bouw van de kaaimuur (Deel I) van het Deurganckdok

Er kruisen 3 hoogspanningslijnen het dok ; hiervoor werden 6 nieuwe hoogspanningsmasten gebouwd met elk een hoogte van ongeveer 190 m. Twee overspanningen van 650 m en 1 van 880 m worden zo gerealiseerd.

Tevens is er in het ontwerp reeds een tweede sluis voor de Waaslandhaven voorzien. Deze situeert zich tussen het einde van het Deurganckdok en het Waaslandkanaal. De toegang tot de sluis zal liggen tussen het Doeldok en het Noordelijk Insteekdok.

De aanleg van de kaaimuurwerken over een lengte van ca. 5000 m is ingedeeld in drie delen, die telkens de bouw omvatten van ongeveer een derde van de totale lengte van de kaaimuren :

Deel I : 1360 m kaaimuur met een optie van 390 m extra aan de noordkant van het dok
Deel II : 1505 m kaaimuur aan de zuidkant van het dok
Deel III : 2200 m kaaimuur nog aan te besteden :

- 1100 m kaaimuur aan de noordkant van het dok
- 1100 m kaaimuur aan de zuidkant van het dok

De opdracht voor het bouwen van Deel I werd toevertrouwd aan de tijdelijke vereniging Cordeel – Aertssen. Het aanvangsbevel der werken werd gegeven op 4 oktober 1999. Op 1 maart 2000 werd het aanvangsbevel gegeven voor Deel II aan de tijdelijke vereniging MBG – CFE – Van Laere – Dredging International.
Op 8 februari 2000 is na overleg door beide aannemerscombinaties beslist om de werken van het containergetijdendok Deel I en Deel II samen uit te voeren. Hiervoor hebben de betrokken maatschappijen de tijdelijke vereniging Deurganckdok opgericht.

Het aanbestedingsbedrag voor het eerste deel bedroeg ca. 2100 Mio BEF (excl. BTW) en voor het tweede deel ca. 2600 Mio BEF (excl. BTW).
De aanneming voor Delen I & II omvat uitsluitend de bouw van de kaaimuren en de aansluiting van dit dok via een overgangskaaimuur en een oeververdediging op de Schelde.

De kaaimuren zijn semi-gewichtsmuren van gewapend beton met een L-vorm en hebben een totale hoogte van 30 m ; ze worden aangezet op een peil van –20,00 à –21,00 m T.A.W. . Zij worden gebouwd in een diepe bouwsleuf die door een bronbemaling wordt droog gehouden. De zool is 24 m breed en varieert in dikte van 2,7 m tot 5,5 m met daarop de eigelijke kaaimuur met een hoogte van 23,5 m en een dikte varieert van 5 m bovenaan, 4,2 m op niveau +4,5 T.A.W. en tot 5,3 m ter hoogte van de zool. Om de 20 m is een volledige uitzettingsvoeg voorzien waarbij de opeenvolgende muurdelen met tand en groef in elkaar haken. Aan de voor- en achterzijde van de zool wordt een damwand voorzien.

Het Deurganckdok zal een lengte van ca. 2,6 km en een breedte van ca. 450 m hebben. Het bodempeil zal –14,50 m T.A.W. bedragen ; hierdoor zal er ongeveer 30 miljoen m³ grond weg te nemen zijn door middel van baggerschepen. Met deze grond zullen er 90 hectaren terminalterreinen en een 23 meter hoge leefbaarheidsbuffer nabij het polderdorp Doel aangelegd worden. Tenslotte zal men er ook de noordelijke helft van het Doeldok mee dempen.

Voor de bouw van de nu reeds aanbestede 3 km (Deel I & II) lange kaaimuur in gewapend beton is er ongeveer 630.000 m³ beton, 30.800 ton staal en 43.550 m² damplanken nodig. Hierbij moet er ca. 6.500.000 m³ grond verzet worden.

In maart 2001 werden de werken als gevolg van een vernietigingsarrest van de Raad van State stilgelegd. Enkel bewarende maatregelen werden nog uitgevoerd. Een nieuwe bouwvergunning wordt nu voorbereid die zal rekening houden met alle versnipperde studies en adviezen en met alle randvoorwaarden voor de verdere uitbouw van het Deurganckdok

Als het Deurganckdok af zal zijn en alle geplande containerterminals operationeel zullen zijn, zullen er tussen 4 en 6 miljoen containers per jaar behandeld kunnen worden.

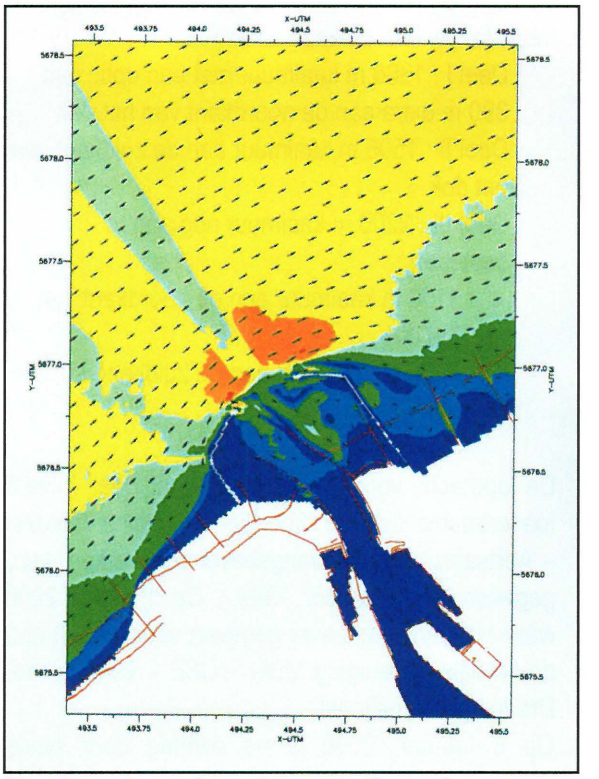
Geïntegreerd onderzoek Haventoegang Oostende

Door diverse inspanningen op de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek de voorbije jaren beschikt AWZ thans over sterke proeven voor het uitvoeren van geïntegreerd onderzoek op het vlak van waterbeweging en nautica. Het afgelopen jaar konden hiervan de vruchten geplukt worden bij het ontwerp van een nieuwe haventoegang voor de haven van Oostende.
Belangrijkste onderzoeksvragen bij dit project situeerden zich op het vlak van vormgeving van het grondplan van de havendammen voor een minimale invloed op de dwarse stroming voor de havenmond, stabiliteit van de havendammen onder golfaanval en mogelijkheid tot toegang tot de haven voor grotere schepen.

Er werd op het Waterbouwkundig Laboratorium een heterogeen projectteam samengesteld dat kon beschikken over in Vlaanderen unieke onderzoeksinfrastructuur om deze onderzoeksvragen optimaal te kunnen benaderen.

Zo kon met wiskundige 2D modellen van de volledige Belgische Kustzone gekoppeld aan een wiskundig detailmodel voor de omgeving van Oostende tezelfdertijd het probleem van de vormgeving van de havendammen aangepakt worden als het toeleveren van stromingsvelden aan de scheepssimulator waarmee op haar beurt kon onderzocht worden of de gekozen vormgevingen voor de grotere schepen betere toegangsmogelijkheden boden. Met wiskundige golfvoortplantingsmodellen kon de hoogte van de golven ter hoogte van Oostende bepaald worden wat dan als uitgangsbasis diende voor de proeven op fysisch model voor controle op de stabiliteit van de havendammen maar ook als vertrekpunt voor golfindringingsberekeningen in de havendokken.

Door deze benadering kon op elk ogenblik in het onderzoeksproces de werkwijze van elke expertise binnen het projectteam optimaal afgestemd worden op de andere betrokken expertises. Verdere onderzoeksstappen zullen opnieuw het belang van geïntegreerd onderzoek aantonen wanneer de expertise van golven en stroming samengebracht zullen worden met de expertise op sedimenttransport vlak wanneer de invloed op de morfologie van de aangrenzende kustzone en de grootte van de onderhoudsbaggerwerken voor de nieuwe vaargeul dienen voorspeld te worden.



Stromingspatroon nieuwe haven van Oostende

Hernieuwbare energie

In 2000 werden door AWZ concrete stappen gezet voor het installeren van waterkrachtcentrales op de Vlaamse bevaarbare waterwegen, naast de centrales van Bocholt en Lozen die in 2000 reeds in gebruik werden genomen.
Het doel is om met het grootste respect voor fauna en flora groene energie te kunnen produceren en zo bij te dragen tot de doelstelling om in 2004 3% van de totale energie te produceren uit hernieuwbare energiebronnen. Het aanwezige potentieel, dat op maximum 8 MW wordt geraamd, dient hierbij maximaal benut te worden.

Er werd hiertoe door de waterwegbeheerders samengewerkt met specialisten vanuit o.a. de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten en de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie en Aminal om dit doel te realiseren.


Turbine van de waterkrachtcentrale Lozen

Weldra zal dus op een aantal nieuwe locaties in Vlaanderen groene energie uit waterkracht gewonnen worden.
Zo wordt aan een nieuw te bouwen sluis aan de Bovenschelde te Oudenaarde een energieproductie van 2600 MWh per jaar verwacht. Ook aan de nieuw te bouwen sluis te Asper op de Bovenschelde wordt de bouw van een waterkrachtcentrale gepland. Hier wordt een energieopbrengst van 3000 MWh per jaar geraamd.

Andere potentiële locaties waar groene energie uit waterkracht zou kunnen gewonnen worden zijn:

(Afdeling waterwegen kust)
- de spuikom te Oostende (zie foto)

(Afdeling zeeschelde)
- de sluis in Viersel op het Netekanaal
- de stuw aan de bovendijk/afleidingsdijk in Mechelen op de Dijle
- de 's Hertogenmolens op de Demer te Aarschot

Er wordt in het beheersgebied van de afdeling Zeeschelde een potentieel van 6371 MWh per jaar aan groene energie verwacht.

(Afdeling Bovenschelde)
- de stuwsluis in Sint-Baafs-Vijve op de Leie
- de sluis te Zwevegem op het kanaal van Bossuit naar Kortrijk
- de stuwsluis Pollare op de Dender

(Dienst voor de Scheepvaart)
Op het Albertkanaal alleen al wordt een jaarlijkse energieopbrengst verwacht tussen 23.000 MWh per jaar en 35200 MWh per jaar (zes sluizen). Ook op de Kempense kanalen zijn nog een aantal mogelijkheden.
(NV Zeekanaal en Watergebonden grondbeheer Vlaanderen)
- de sluis te Zemst op het Zeekanaal
- een aantal sluizen op het kanaal Brussel-Charleroi
- een aantal sluizen op het kanaal Leuven-Dijle

Voor de meeste locaties worden op dit moment onderhandelingen gevoerd met de geselecteerde kandidaat-concessiehouders.

Weg met zwerfvuil

Op zaterdag 25 maart 2000 vond er een zwerfvuilopruimactie plaats op de dijk van de Zeeschelde te Branst. Deze actie was een samenwerking tussen AWZ, De Wielewaal-Natuurvereniging vzw, de gemeentelijke milieuraad Bornem en de gemeente Bornem.
Ondanks het minder goede weer kwamen er toch een 40-tal enthousiasten een handje toesteken bij het opruimen van zwerfvuil.
Dit zwerfvuil werd eerst gesorteerd vooraleer het werd opgehaald. AWZ hoopt in de toekomst nog dergelijke acties te kunnen organiseren.

Heropenstelling Gentse Binnenwateren

In het kader van de plechtige openstelling van de Leie in het historisch centrum van Gent ten behoeve van de pleziervaart drukte Minister Steve Stevaert op vrijdag 26 mei 2000 de knop in die het draaimechanisme van de Predikherenbrug voor het eerst in gang zette.

Tevens werd de overwelving van de Ajuinlei afgebroken. De aanleg van vervangende parkeerplaatsen in de omgeving maakte dit mede mogelijk. De constructie is verdwenen en vervangen door een ophaalbrug die toegang verschaft voor leveringen aan handelaars in de Veldstraat. Ook het wateroppervlak is opnieuw zichtbaar, wat een positieve bijdrage levert aan het stadsbeeld.

Ook de werken aan de Gras- en Korenlei werden beëindigd. Hier werden de kaaimuren verstevigd en verlaagd over een zone van meer dan 4 meter breedte langs de waterweg. Hierdoor is deze site verfraaid.



26 mei 2000 - Na het opendraaien van de Predikherenbrug kunnen de eerste pleziervaarders doorvaren

De historische haven "Tusschen Brugghen" aan de Graslei is opnieuw bereikbaar voor boten en de doorvaart op de Leie is mogelijk gemaakt. Gemakkelijk gaat het niet want de ganse dag rijden er trams over de Recolletten- en de Vleeshuisbrug, waardoor de openstelling van de binnenwateren voor de pleziervaart bemoeilijkt wordt. Hierdoor worden de bruggen alleen s' nachts geopend. Men hoopt echter op goede afspraken met DE LIJN, zodat de Kuip enkele keren per jaar het centrum van de pleziervaart kan worden.

Passantensteiger Lier

Op 13 oktober 2000 opende de afdeling Zeeschelde samen met het Stadsbestuur van Lier een gloednieuwe passantenhaven aan het Netekanaal te Lier.

Zo'n vijfendertig pleziervaartuigen kunnen vanaf nu op het Netekanaal aanmeren aan een steiger van 432 meter lang en twee meter breed. De steiger is uitgerust met 110 bolders en drie toegangstrappen. Via verdeelposten wordt tegen betaling - water of elektriciteit geleverd. Sanitaire voorzieningen zijn vlakbij.

Het project maakt deel uit van het "Grensoverschrijdend Watertoerisme" dat het toervaren in het Benelux-Middengebied uitbouwt. De aanleg van de steiger heeft 14,3 miljoen BEF gekost. De Stad Lier kwam hierin tussen voor 1,5 miljoen frank en investeerde nog eens 2,2 miljoen frank in nutsvoorzieningen. Ca. 30 % van deze bedragen wordt ingebracht door EU-fondsen via het Interreg-programma.

Eén en ander wordt later nog verder uitgebouwd. Het Stadsbestuur wil op zijn beurt het gebied rond de aanlegsteiger een recreatieve functie geven, met sportterreinen, maar ook met een cafetaria en zelfs een kleinschalige camping. Dit moet de exploitatie van de aanlegsteiger - waarvoor de stad met een privé-partner zal samenwerken - renderend maken.

Het watertoerisme zit overal duidelijk in de lift. De verwachtingen bij het stadsbestuur, de horeca, de winkeliers en vooral bij de verantwoordelijken voor de verschillende toeristische trekpleisters zijn alvast hooggespannen.

Cijfers 2000 Pleziervaart

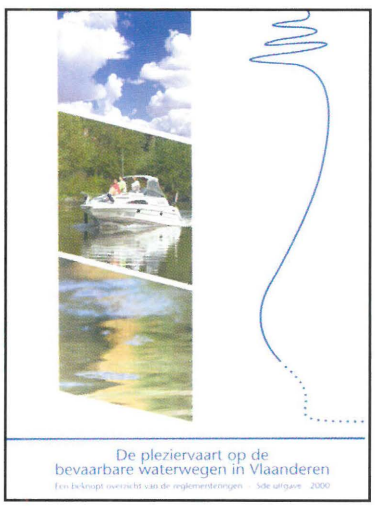
De populariteit van onze binnenvaartwegen blijft stijgen bij de pleziervaarders. Het Vlaamse kanalenlandschap in het achterland van de kust valt duidelijk in de smaak. Dit zijn de gegevens, die de bedienaars van bruggen en sluizen jaarlijks afleveren voor de opmaak van statistieken. Uit de cijfers blijkt voor het jaar 2000 opnieuw een aangroei van de recreatievaart met zo'n 10 procent. Wellicht is de aanleg van ecologische oevers volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw daar niet vreemd aan, evenmin als de uitbreiding van de voorzieningen zoals aanmeersteigers in de nabijheid van aantrekkelijke sites.

De toename van de zomerse pleziervaart op de kanalen die de kusthavens – en dus ook de zee - met het hinterland verbinden, wordt geïllustreerd door de cijfergegevens in de onderstaande tabel.

Brochure Pleziervaart

In 2000 werd een nieuwe uitgave gepubliceerd van de brochure 'Pleziervaart op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen'.

Deze publicatie geeft een overzicht van de reglementen en procedures die nuttig zijn voor de pleziervaart.



	mei	juni	juli	augustus	totaal
1998	701	742	1.900	2.222	5.565
1999	1.108	1.009	2.713	2.483	7.313
2000	677	1.627	2.689	2.927	7.920

Website AWZ

In 2000 werd de AWZ website uitgebreid met een aantal functionaliteiten. Zo werd het niet alleen mogelijk om publicaties te downloaden of te bestellen, ook de aanbestedingen van AWZ, de getijtafels, een kustweerbericht, de berichten aan zeevarenden en een formulier voor al je klachten of vragen werden aan de website toegevoegd. Het stijgend bezoekersaantal wijst er trouwens op dat deze toevoegingen best gesmaakt worden.

Waterspiegel

Sinds januari 2000 beschikt AWZ over een nieuw tijdschrift met als naam 'Waterspiegel'. Van deze gratis brochure verschijnen tien nummers per jaar. Elke keer wordt een ander thema of project van AWZ uitvoerig toegelicht. Onderwerpen die in 2000 verschenen zijn:

- Keersluis van Beernem
- De Grensmaas
- Radartoren in zee
- Snelle Redeboten
- Verdieping van de Schelde
- Van voedingsgracht tot groene kracht
- Het Waterbouwkundig Laboratorium
- De haven van Oostende
- Restauratie en renovatie van de bruggen over de Leie in Gent
- Overstromingsgebied Kruibeke



AWZ en kunst

AWZ heeft iets met water, met grote waterbouwkundige projecten, met schepen, met bruggen, enz... maar nu is het bewezen ... AWZ heeft ook iets met kunst.

In het zeewezengebouw te Oostende zijn op vrijdag 12 mei 2000 de opnames begonnen voor een professionele DVD-film. Kapt. Edmond Legein, in zijn vrije tijd ook kunstkenner en zeker een "Raveelkenner" begeleidt dit kunstzinnig project.
De film zelf duurt 52 minuten en is opgevat als een documentaire over dhr. Raveel en zijn werk met aansluitend een compilatie over AWZ en Raveel en een geïllustreerde bijdrage over de opdrachten van AWZ. De totale kosten voor de film worden geraamd op 5 miljoen frank. AWZ heeft in het kader van dit project een krediet van 1,4 MF toegezegd.

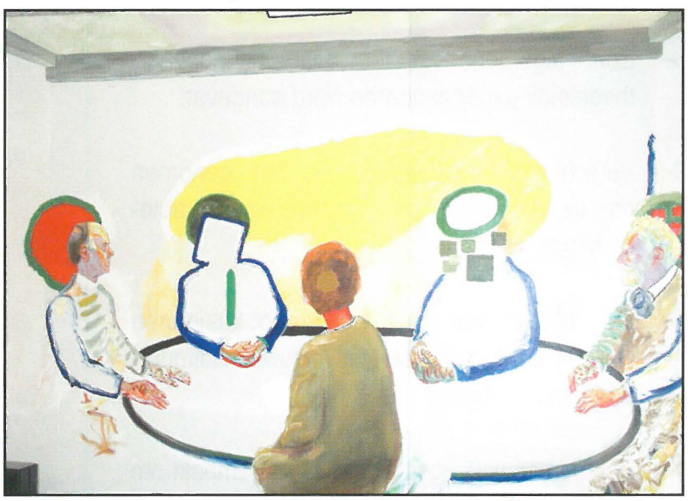
Naast de algemene kennismaking met AWZ en haar opdrachten wordt in de film ook aangetoond dat het zeewezengebouw te Oostende een geslaagd voorbeeld is van perfecte integratie van kunst in een openbare gebouw. De film handelt onder meer over dhr. Raveel en zijn kunstwerken die geïntegreerd zijn in het huidige directiegebouw van de afdeling Vloot.

Het oorspronkelijke gebouw was te krap geworden voor de huisvesting van het personeel. Het nieuwe gebouw is uiteindelijk een symbool en teken voor de haven van Oostende geworden waarin de werken van Roger Raveel prachtig geïntegreerd werden. De maritieme eigenheid, de functie van het bestaande gebouw, de bestaande scheepsrelieken, dat zijn gegevens die de kunstenaar Raveel als belangrijkste thematische invalshoeken aanwendde en verwerkte.

Bij een rondgang in het gebouw vinden we dan ook allerlei verwijzingen naar het Zeewezen. Zo zien we de loods die ons vriendelijk begroet als we het gebouw binnenkomen. Aangepaste toptekens (verwijzing naar de opdrachten inzake betonning en bebakening) moet het schip in de hall toelaten de

juiste koers uit te zetten.
Op weg naar de trap om naar de 1e verdieping te gaan ontmoeten we een paard dat maar niet in de paardenrenbaan van Oostende geraakt. Nochtans zijn we zeker dat we in een gebouw te Oostende vertoeven want de kleuren van de stad Oostende (rood en geel) zijn onuitwisbaar geïntegreerd in het raamwerk van de binnendeuren van het gebouw.

Op de 1e verdieping zijn de kunstenaars Raveel en Ensor vereeuwigd onder het toeziend oog van de architectontwerper Felix. Aan de overzijde neemt het kunstwerk van Georges Grard "De Zee", in Oostende beter gekend als "dikke Mathilde" rustig alles in ogenschouw.



Eén van de vele kunstwerken van Raveel in het Zeewezengebouw

In de film die dit allemaal en nog veel meer zal tonen, worden ook korte interviews getoond met de personeelsleden die er bij waren tijdens de schilderwerkzaamheden van dhr. Raveel. Ook is dhr. Raveel, net zoals 11 jaar geleden, mee geweest op zee, deze keer niet om inspiratie op te doen, maar om te mijmeren over zijn ervaringen tijdens en na de schilderwerken in het zeewezengebouw.

De interviews werden afgenomen door de gekende journalist Johan Opdebeeck. Vermeldenswaard is ook dat de gekende Hugo Claus speciaal een gedicht komt voordragen in het kader van dit project. De muziek is van de hand van Wim Mertens

Keersluis van Beernem wint staalbouwwedstrijd 2000

De keersluis van Beernem is als laureaat uit de bus gekomen op de staalbouwwedstrijd 2000 in de categorie 'Burgerlijke bouwkunde en kunstwerken'

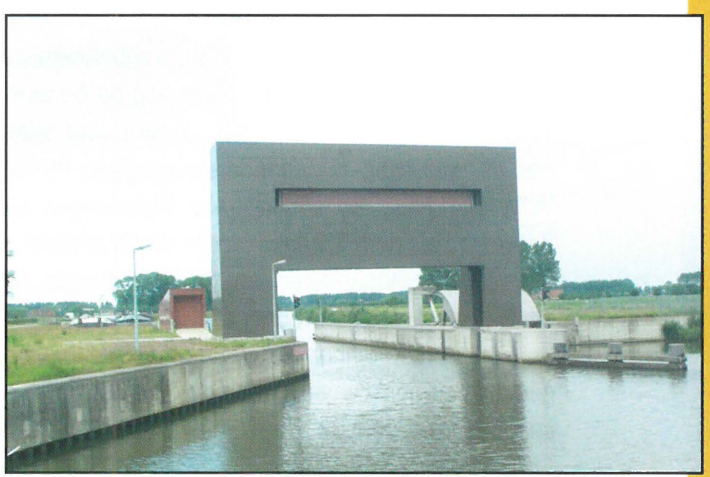
Dit kunstwerk is gebouwd in opdracht van de afdeling Bovenschelde. De architect is Hans Vandeweghe. De studies voor dit project werden uitgevoerd door AOSO.

De keersluis van Beernem moet de stad Brugge beschermen tegen overstromingen door Leiewater dat via het kanaal Gent-Brugge naar Brugge stroomt.

Een rechthoekige opening suggereert een waakzaam oog dat uitziet naar dreigend gevaar.

Motivatie van de jury:

Een kunstwerk afgewerkt met geëmailleerde staalplaat onderscheidt zich alleen al door die materiaalkeuze. Wanneer het daarenboven gekenmerkt wordt door een geslaagde strakke vormgeving, resultaat van een intense samenwerking tussen architect en stabiliteitsingenieur, wordt het des te opmerkelijker.
Het project is een voorbeeld van integratie van een staalconstructie in de omgeving.
De jury waardeert tenslotte ook de aandacht die besteed wordt om de milieuvriendelijke en duurzame uitvoering van het ganse project



Keersluis van Beernem, laureaat Staalbouwwedstrijd 2000

Herdenking "Slag om Nieuwpoort"

Nieuwpoort heeft vol verwachting naar 2 juli 2000 toegeleefd. Die dag werd de vierhonderdste verjaardag van de "Slag van Nieuwpoort" feestelijk herdacht. De Slag van 1600 is één van de belangrijkste episodes uit de militaire geschiedenis van de Lage Landen bij de zee. Op 2 juli 1600 kende het leger van de Republiek der zeven Verenigde Provinciën onder leiding van Prins Maurits van Nassau, in de duinen en op het strand van Lombardsijde (nu grondgebied Nieuwpoort) het Spaanse leger van Albrecht van Habsburg, soeverein der Zuidelijke Nederlanden, een onverwacht zware slag toe. De Slag werd op grootse wijze herdacht en vele evenementen rond deze herdenking vielen bijzonder in de smaak van het talrijk opgekomen publiek.
Op zaterdag 1 juli werd de havengeul met een pontonbrug afgesloten. Deze pontonbrug over de IJzer zorgde voor een vlotte verbinding tussen Nieuwpoort-Bad en het Militair Kamp van Lombardsijde en was één van de blikvangers van dit weekend.
Schepen van de Nederlandse Koninklijke Marine en Belgische Marine meerden aan in de vissershaven.
Het admiraalzeilen van een 60-tal rond- en platbodemzeiljachten "Hollands Glorie" lokte honderden belangstellenden naar de Havengeul.
Vele diensten waaronder ook de afdelingen Vloot en Loodswezen waren bij dit project betrokken.

Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders

Het Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW) heeft zich sedert zijn oprichting op 6 maart 1998 ontwikkeld tot het aanspreekpunt voor alles wat de waterweg in Vlaanderen aangaat. In het VOW zijn zowel de administratie Waterwegen en Zeewezen als de NV. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en de Dienst voor de Scheepvaart vertegenwoordigd.
In 2000 werden binnen het VOW tal van afspraken gemaakt en initiatieven genomen met het oog op een uniforme aanpak voor de binnenscheepvaart en het waterwegengebruik in Vlaanderen. Hierna worden de voornaamste vermeld:

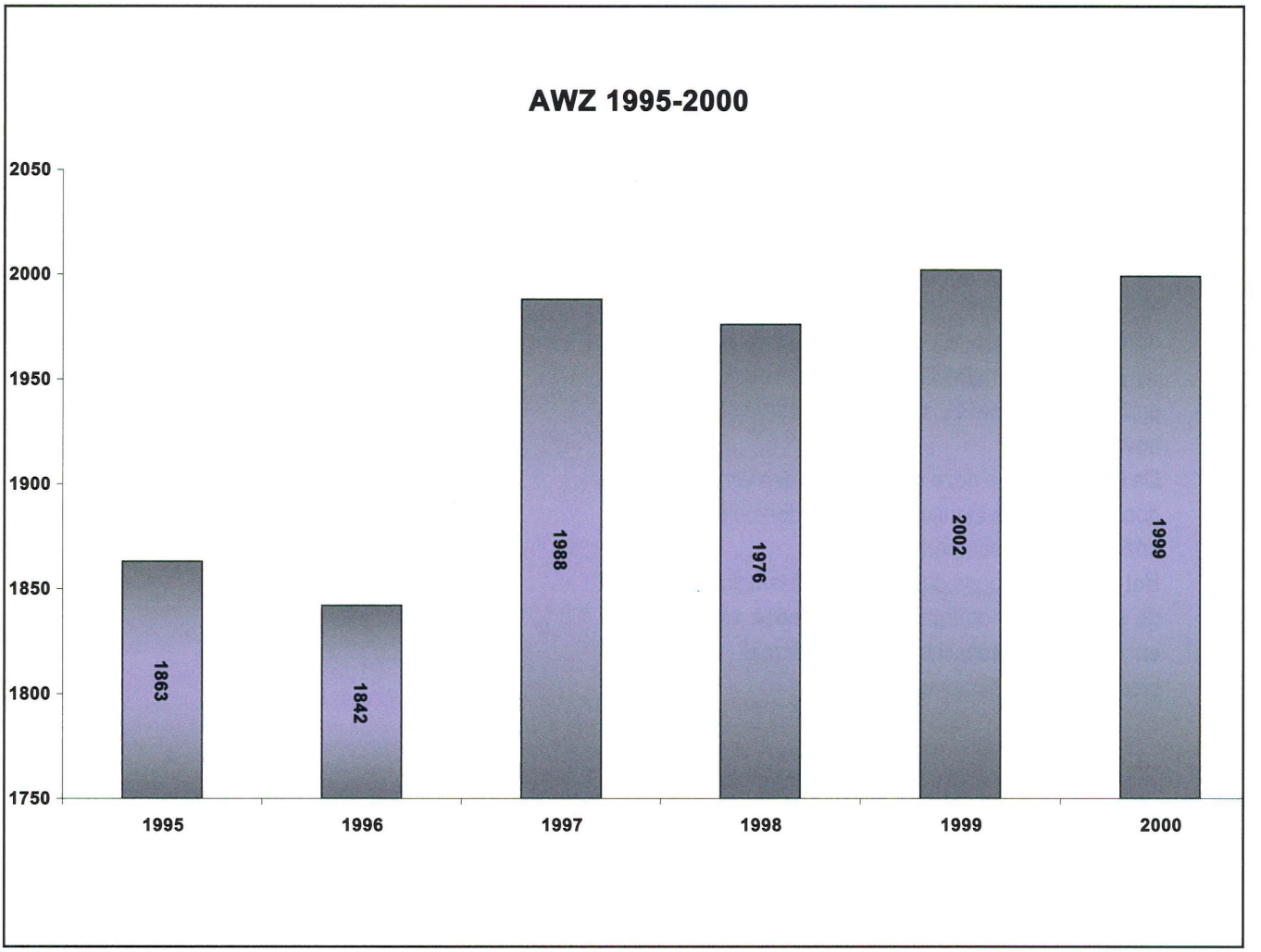
- Afspraken werden gemaakt rond het uitbouwen van een RIS-Vlaanderen (River Information System) met entiteiten in Evergem, Willebroek en Hasselt.
- De deelname en de inbreng vanwege Vlaanderen in internationale projecten zoals INDRIS en COMPRIS werd georganiseerd.
- Met de haven van Antwerpen werden afspraken rond de studie van scheepvaartbegeleiding gemaakt.
- Een algemene studie over scheepvaartbegeleiding in Vlaanderen werd aangevat.
- Verscheidene initiatieven werden genomen om de bediening van kunstwerken te automatiseren.
- Op voorstel van haar werkgroep kaaimuren werden aan de minister elf nieuwe kaaimuurprojecten overgemaakt.
- Een samenwerkingsakkoord werd gemaakt om op een gecoördineerde wijze de energiewinning uit waterkracht op de waterweg tot stand te brengen, hetgeen heeft geleid tot het opstellen van een modelbestek en een gelijktijdige aanbesteding.
- Bijzondere aandacht werd besteed aan het vervoer van afvalstoffen langs de waterweg.
- De exploitatie van de waterweg en het in beeld brengen van het waterweggebruik werd op het niveau Vlaanderen verder uitgebouwd.

Een en ander toont aan dat het VOW in 2000 dermate aan belang gewonnen heeft dat een verdere werking slechts binnen een formelere uitgebouwde structuur tot stand kan worden gebracht. Het uittekenen van deze structuren wordt een belangrijke opdracht voor 2001.

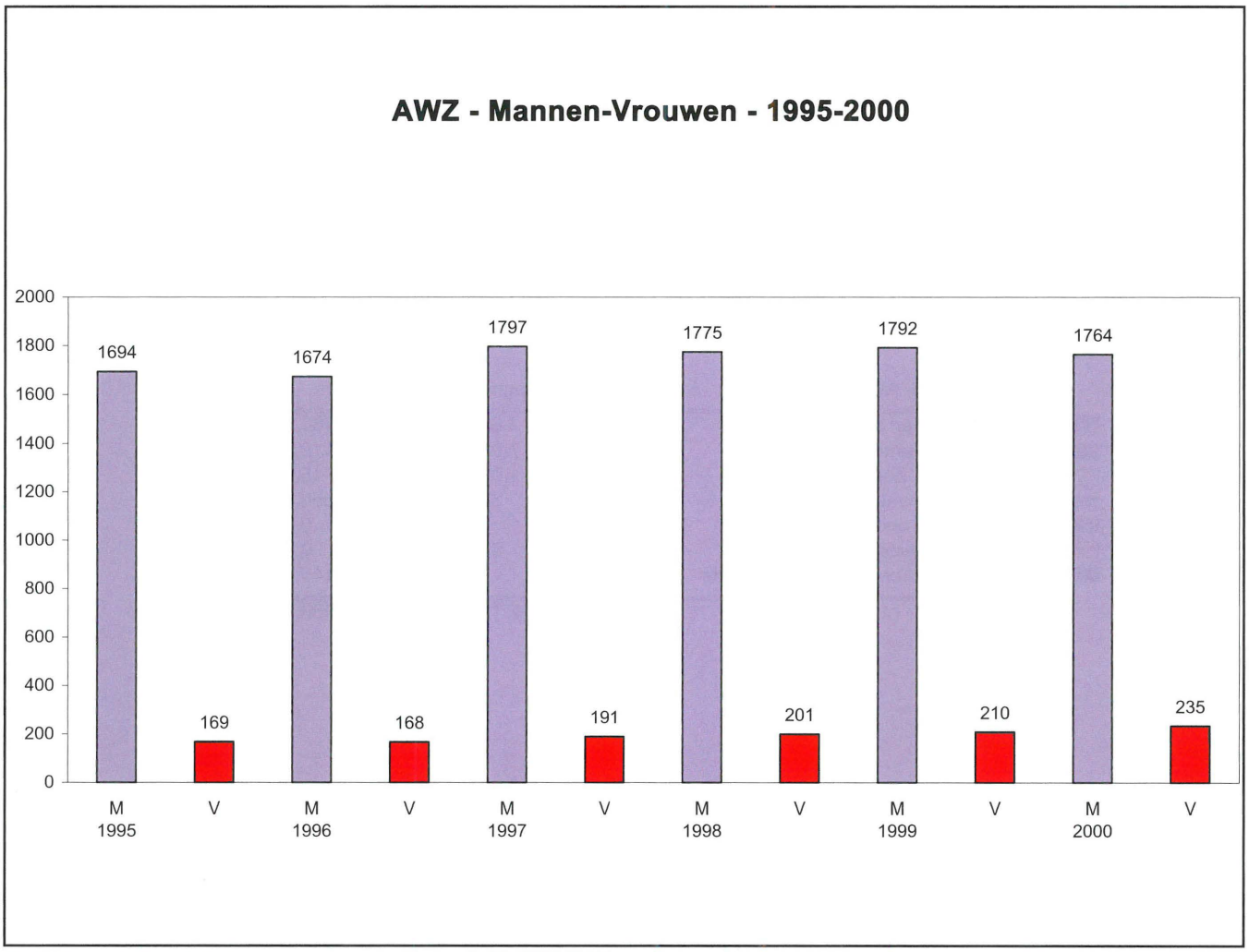
Symposium 'Watergebonden veiligheid'

Onder het thema 'Watergebonden veiligheid' organiseerde de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch onderzoek op 22 september 2000 een studiedag. Dit symposium bracht specialisten uit het verzekeringswezen, studie- en adviesbureaus, onderzoeksinstellingen en universiteiten, en de eigen administratie samen.

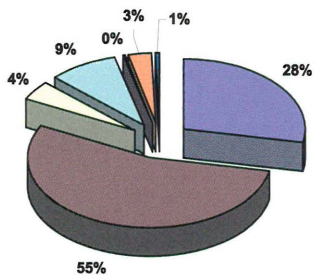
De bescherming tegen overstromingen, verbeteringen van de veiligheid voor het vervoer te water, dijkenaanleg, kust- en oeververdediging zijn voor de overheid de maatschappelijke en economische problemen waarin zij moet investeren voor haar bevolking.
De realisaties van deze opdracht worden voorbereid door uitgebreid wetenschappelijk onderzoek waarin onze afdeling mede participeert.
Het initiatief beoogde dan ook de kennismaking met de beleidsvisies omtrent watergebonden veiligheid en met het wetenschappelijk onderzoek dat die beleidsvisies onderbouwt.



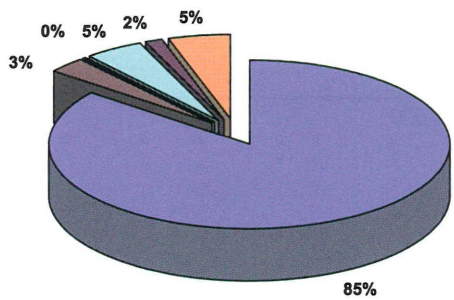
Evolutie van het aantal personeelsleden van AWZ 1995-2000



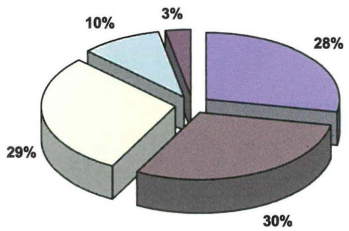
Evolutie van het aantal mannen en vrouwen binnen AWZ 1995-2000



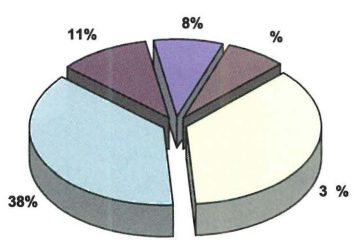
BEGROTING AWZ	gewone begroting	V I F	totaal
Waterwegen en Binnenvaart	2.830,3	3.960,0	6.790,3
Havens en Maritieme toegang	7.084,3	6.112,9	13.197,2
Loodswezen, Zeescheepvaart	1.073,6	15,0	1.088,6
Zee- en rivierwaterkering	362,0	1.850,4	2.212,4
Hydrologisch onderzoek	76,1	0,0	76,1
Integraal waterbeheer	698,4	0,0	698,4
Heffingen en schadevergoeding enz.	0,0	145,6	145,6
	12.124,7	12.083,9	24.208,6



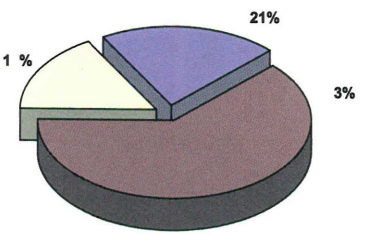
BEHEERSVERDELING	
Waterwegen en Havens	20.693,5
Integraal waterbeheer	698,4
Hydrologie	76,1
Zeewezen	1.119,2
A O S O	390,0
V O I 's (incl. PBV)	1.177,1
	24.154,3



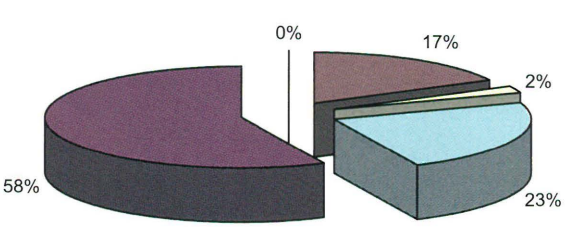
	HAVENS - MT - WATERBEHEER	Bedrag
	Maritieme toegangswegen	6.400,4
	Havens	6.841,0
	Waterwegen en Binnenvaart	6.747,0
	Zee- en rivierwaterkering	2.200,9
	Integraal waterbeheer	698,4
		22.887,7



	MARITIEME TOEGANG	gewone begroting	V I F	totaal
	Verdieping Westerschelde	525,0	0,0	525,0
	Onderzoek en studies	26,9	448,8	475,7
	Onderhoud Kust	2.085,2	214,9	2.300,1
	Onderhoud Antwerpen	2.410,2	0,0	2.410,2
	Onderhoud Gent	689,4	0,0	689,4
		5.736,7	663,7	6.400,4

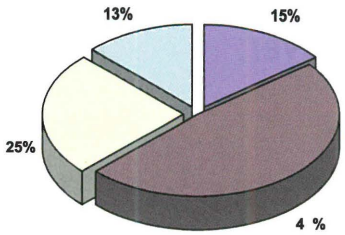


HAVENS	onderhoud	investering	totaal
Kust	344,1	1.102,9	1.447,0
Antwerpen	917,0	3.359,2	4.276,2
Gent	76,3	1.041,5	1.117,8
	1.337,4	5.503,6	6.841,0



BINNENVAART	bedrag	te besteden	
Promotie	2,7		
V O I 's (incl. PBV)	1.177,1		
Exploitatie veren	151,2		
Onderhoud (incl. EM 240 MF)	1.567,5	750,0	47,85%
Investering	3.848,5	1750,0	45,47%
	6.747,0	2.500,0	37,05%

STATISTIEKEN



WATERBEHEERSING EN ZEEWERING	onderhoud	investering	totaal
Sigmaplan (excl. K.B.R.)		320,0	320,0
Waterbeheersing	343,0	718,0	1.061,0
Kustverdediging		544,0	544,0
Buitengewoon onderhoud	7,5	268,4	275,9
	350,5	1.850,4	2.200,9

