

Afdeling Bovenschedde Jaarboek 2002



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

*Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Waterwegen en Zeewezen*

**Jaarboek
afdeling Bovenschelde
2002**



Inhoud

Woord vooraf	5
Kwaliteitszorg	6
<u>Cel Investeringsen</u>	8
<u>Meeriarenprogramma en voorstelling cel</u>	8
- Beleidsanalyse maritieme toegang Gent	9
- Seine-Scheldeverbinding/Aansluiting Vlaamse havens/Rivierherstel Leie	10
- Doortocht Wervik	11
- Bouwen van kaaimuren	11
<u>Ontwerpen en uitvoeren van infrastructuurwerken</u>	12
- <u>Ontwerpstudies</u>	12
- Tweede sluis te Evergem	12
- Vernieuwen en ontdubbelen van de stuwen op de Boven-Schelde	13
- Zeebergbrug over de Dender te Aalst	14
- <u>Werken in uitvoering</u>	15
- Haven van Gent - Kluizendok	15
- Doortocht Kortrijk	16
- Bouwen van kaaimuren	17
- Brugherstellingen of -vernieuwingen	17
- Tweede sluis te Evergem	18
- Vernieuwen en ontdubbelen van de stuwen op de Boven-Schelde	19
- Brugherstellingen of -vernieuwingen	20
- Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent	21
- Optimalisatie van het kanaal Gent-Oostende (vak Gent-Brugge)	22
- Het jaagpad van de Dender, een nieuw fiets- en wandelpad	23
<u>Cel Exploitatie</u>	24
- Waterbeheersing in de bekkens beheerd door de afdeling Bovenschelde	24
- Scheepvaart	25
- Scheepvaartrechten en waterwegenvignetten	26
- Pleziervaart en recreatie	27
- Schadevaringen	29
<u>Cel Beheer</u>	30
- Diepgang van de waterweg	30
- Ringvaart om Gent	30
- Kanaal Gent-Terneuzen en Boven-Schelde	31
- Leie	32
- Verhoging diepgangen	33
- Kallemoeie-Papelenvijver	34

- Structureel en systematisch onderhoud	35
- Databank Patrimonium	37
- Natuurontwikkeling - verhogen biodiversiteit	38

Cel Financieel Management 40

- Cijfergegevens investeringen en onderhoud waterwegen	41
- Cijfergegevens uitgaven en ontvangsten	42

Cel Personeelsmanagement en Logistiek 43

- Procesmatige herstructurering	43
- Bediening van de sluizen en de stuwen	46
- Evolutie van de overuren	48
- Logistiek - wagenpark	49

Cel Juridische en Administratieve Ondersteuning 50

- Algemene Zaken	50
- Klachtenbeeld 2002	51
- Vergunningen	52

Organisatie 53

- Organogram * algemeen	53
* districten	54
- Liggingsplan waterwegen	55





Woord vooraf

De afdeling Bovenschelde biedt u middels dit jaarboek een overzicht aan van haar voornaamste activiteiten in het jaar 2002.

Het meest markante feit van het afgelopen jaar betrof de overdracht van het Zeekanaal naar Gent aan zusterafdelingen. Met enige weemoed werd per 1 juli dit Zeekanaal, waarmee de afdeling Bovenschelde sinds ongeveer 100 jaar nauw verbonden was, overgedragen aan de nieuwe afdeling Maritieme Toegang. De veerdiensten van Terdonk en Langerbrugge werden overgeheveld naar de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Deze overdrachten kaderden in de verder opgestarte functionele reorganisatie van de pool waterwegen van AWZ en in de herschikking van het Vlaamse overheidsapparaat in het bestek van Beter Bestuurlijk Beleid.

Er werd verder gewerkt aan het wegwerken van knelpunten op de hoofdvaarassen, zowel op het terrein te Kortrijk (Leie) als in onze kantoren, met name de uitwerking van de voorbereiding van de sluis te Evergem (Ringvaart om Gent), de doortocht Wervik (Leie) en de Zeebergbruggen te Aalst (Dender). In deze context moet ook de verderzetting van het studiewerk voor het grensoverschrijdende Seine-Schelde project worden vermeld.

De afdeling Bovenschelde ging ook verder met het uitvoeren van het actieplan “klantentevredenheid”, onder meer door de bouw van bijkomende aanmeerconstructies ten behoeve van de binnenvaart.

Dankzij een aanzienlijke inspanning op het vlak van onderhoudsbaggerwerken konden een aantal diepgangbeperkingen worden opgeheven waardoor de aantrekkelijkheid van de waterweg als alternatief voor de weg verder werd verhoogd.

Ook wat betreft het onderhoud werd een begin gemaakt met een inhaaloperatie teneinde de infrastructuur globaal in een betere toestand te brengen. Op die manier worden zowel de bedrijfszekerheid als de levensduur opgedreven.

De afdeling besteedde ook in 2002 veel aandacht aan de multifunctionaliteit van de waterwegen. Een aantal projecten hadden tot doel de recreatie, de biodiversiteit, de natuurontwikkeling en/of de (landelijke of stedelijke) omgeving te verhogen/verbeteren.

Er werd ook een inspanning gedaan om tegemoet te komen aan de veelvuldige vragen tot informatie over de meest diverse thema's en om positief in te spelen op klachten en meldingen.

Ik hoop dat dit jaarboek 2002 u een beknopt en overzichtelijk beeld zal geven van de gevarieerde opdrachten van de afdeling Bovenschelde.

ir. Eric Van den Eede
Afdelingshoofd

KWALITEITSZORG

Enkele jaren geleden besliste de Vlaamse regering om de performantie en de doelmatigheid van haar administratie in dienst van de burger te verhogen.

Eén van de middelen daartoe was de consequente invoering van het EFQM-model, opgesteld door de European Foundation for Quality Management.

Dit model is een leidraad en een hulpmiddel voor organisaties op weg naar uitmuntendheid.

Sinds een viertal jaren wordt de invoering van EFQM bij AWZ en haar afdelingen begeleid door een projectgroep. Hierna wordt gerapporteerd over de klanten- en de personeelsbevragingen en de acties die daaruit volgden.

1. Klantentevredenheid

Eén van de belangrijkste criteria omtrent resultaten heeft te maken met de klantentevredenheid. Het is voor een organisatie essentieel om te weten wat de klant aan (bijsturing van de) dienstverlening wenst.

Voor een overheidsinstelling zoals de afdeling Bovenschelde is dit geen gemakkelijke klus omdat voor een aantal activiteiten zoals mobiliteit en beveiliging de bevolking klant is.

In 2002 werd voor het tweede opeenvolgende jaar een bevraging georganiseerd rond 4 thema's: bediening van de kunstwerken, onderhoud, waterbeheersing en vergunningen.

De volgende doelgroepen werden bevraagd:

- * schippers (zowel beroeps als recreanten)
- * verladers
- * bevrachters
- * gemeentebesturen
- * vergunninghouders

Het in 2001 opgestelde actieplan naar de klant toe werd in 2002 geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. De acties kunnen in vier groepen worden opgesplitst:

- Naar [communicatie](#) toe worden de huidige fora positief ingeschat. Informatie omtrent (onderhouds-) werkzaamheden zou tijdiger en precieser kunnen meegedeeld worden aan de gemeenten. Het inmiddels ingevoerde klachtendecreet komt tegemoet aan de algemene wens om op een vlotte manier klachten te kunnen formuleren waarmee ook rekening wordt gehouden.
- Op het vlak van [onderhoud](#) blijkt het opruimen van zwerf- en drijfvuil een heikel punt. De verhoogde inspanningen van de afdeling worden gewaardeerd maar in bepaalde zones wenst men de frequentie van het opruimen nog verder verhoogd te zien.
- Wat de [klantenservice](#) betreft, waarbij vooral de schippers in beeld komen, stellen we vast dat de recreanten zeer tevreden zijn met de diverse vormen van dienstverlening. De inspanningen op het vlak van onderhoudsbaggerwerken vertalen zich in betere scores, evenals de bijkomende signalisatie die op vele plaatsen werd aangebracht. Over de verdere uitbreiding van de bedieningsuren, en in het bijzonder over de invoering van de zondagsvaart, zijn de meningen verdeeld.
- De grootste prioriteit voor [infrastructuur](#) blijkt de bouw van bijkomende aanlegplaatsen te zijn in de omgeving van de sluisen. Het lopende programma zal hieraan tegemoet komen. Inmiddels werden reeds aanlegsteigers gebouwd te Sint-Baafs-Vijve, Spiere, Kerkhove en Evergem.

Concluderend stellen we vast dat een aantal elementen van het actieplan in 2002 positiever werden beoordeeld, dank zij de inmiddels ondernomen stappen.

Globaal gezien geeft de klantenbevraging een redelijk positief beeld. De signalisatie bij werken, de bedieningsuren en de vlotte doorgang op de binnenwateren blijven echter knelpunten die blijvende aandacht vragen.

2. Personeelstevredenheid

De reorganisatie van het beleidsveld waterwegen en zeewezen in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid was een bijkomende reden om intensief naar de mening van de medewerkers te peilen. Ongeveer 40 % van de bevroagde personeelsleden van de afdeling Bovenschelde vulden de enquêteformulieren in wat overeenstemt met het gemiddelde van AWZ. Hierna volgt een bondig overzicht van de meest relevante antwoorden:

Factor		
Communicatie	+	communicatie met chef, in afdeling en voor job
	-	ICT-systeem
Kwaliteit	+	communicatie rond initiatieven voor kwaliteitsverbetering
	-	niet van toepassing
Erkenning	+	chef geeft feedback over presteren en tevredenheid met erkenning
	-	niet van toepassing
Kennisoverdracht	+	organiseren van bijeenkomsten en kennisoverdracht is prioriteit
	-	geen gewoonte om ideeën en informatie flexibel door te geven
Ondersteuning op het werk	+	er is een goede coaching bij uitvoer van taken
	-	collega's helpen elkaar voldoende wanneer iemand achterop raakt of in tijdnood komt
BBB (Beter Bestuurlijk Beleid)	Ongeveer de helft zegt informatie ontvangen te hebben, maar de noodzaak van de veranderingen is voor amper 20 % duidelijk. Eenzelfde percentage is op de hoogte van de voortgang en van de gevolgen van het veranderingsproces op de eigen werksituatie. Ongeveer evenveel – circa 40 % - van de ondervraagden beschouwen BBB als een uitdaging dan wel als een bedreiging voor zichzelf. De positieve trend in de tweede bevraging (januari 2002) werd niet bestendigd in de derde bevraging (juni 2002) en lag in vele gevallen zelfs lager dan de eerste bevraging van 2001. Globaal gezien staan de medewerkers minder positief tegenover de veranderingen.	
Veranderingen binnen AWZ	Er werd een negatieve trend vastgesteld tussen januari en juni. De medewerkers gaven weliswaar te kennen beter geïnformeerd te zijn en de veranderingen positiever te beoordelen maar het enthousiasme voor veranderingen is vrij beperkt.	



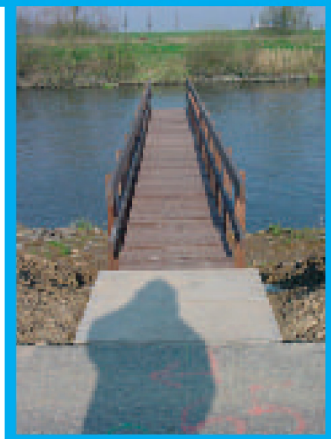
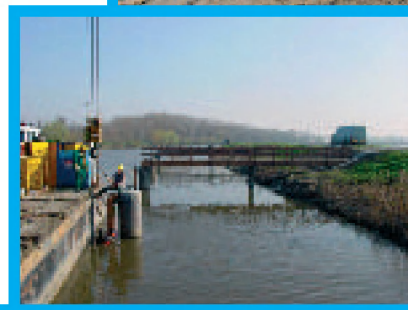
CEL INVESTERINGEN

MEERJARENPROGRAMMA

De cel Investerings staat in voor de opmaak en de regelmatige actualisering van het meerjarenprogramma van de afdeling. Dit geldt in het bijzonder voor de artikels van het Vlaams Infrastructuurfonds die betrekking hebben op de bruggen, binnenvaart en waterbeheersing, en het artikel op de gewone begroting inzake integraal waterbeheer.

De haveninvesteringen en de investeringen in de maritieme toegang voor de haven van Gent werden voornamelijk tot het midden van het jaar opgevolgd vanwege de overdracht van deze materie naar de afdeling Maritieme Toegang.

Inspiratiebron voor het meerjarenprogramma zijn de inspecties van het beheerde patrimonium evenals de conclusies van diverse beleidsstudies. Op deze basis worden keuzes gemaakt inzake investering in nieuwe infrastructuur of renovatie van bestaande infrastructuur.



Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen

Deze beleidsanalyse werd in verschillende stappen uitgevoerd en in 2002 afgerond.

In een speciale stuurgroepvergadering werden de studies besproken en conclusies geformuleerd.

De stuurgroep handhaafde daarbij haar eerdere conclusie dat een tweede zeesluis noodzakelijk is om de bedrijfszekerheid en de veiligheid van deze maritieme toegang te verbeteren, het huidige markt-aandeel minstens te behouden en de economische ontwikkeling van de regio de trend van het bruto nationaal product te laten volgen. Toekomstgericht verdient het type gelichterde Cape-Size de voorkeur.

De huidige hoge toegevoegde waarde met een belangrijke terugvloeit naar de Schatkist en een hoge tewerkstelling kan slechts bestendigd worden en enkel groeien door de uitvoering van dit project. Dit onderstreept de strategische en maatschappelijke relevantie van het project.

De resultaten van de speciebergingsstudie toonden aan dat de speciebergingsstudie technisch en juridisch haalbaar is.

De verziltingstudie beklemtoonde dat de verzilting uiteraard evenredig is met de omvang van het scheepsaanbod. De gevolgen voor milieu en landbouw zijn gering en beheersbaar. De effecten voor de industrie zijn belangrijker.

De stuurgroep sloot zich aan bij het voorstel om voor de verdere projectvoorbereiding eenzelfde aanpak als voor de lange termijnvisie van de Westerschelde te hanteren.

Een gemeenschappelijke projectorganisatie Nederland - Vlaanderen wordt hierbij vooropgezet.



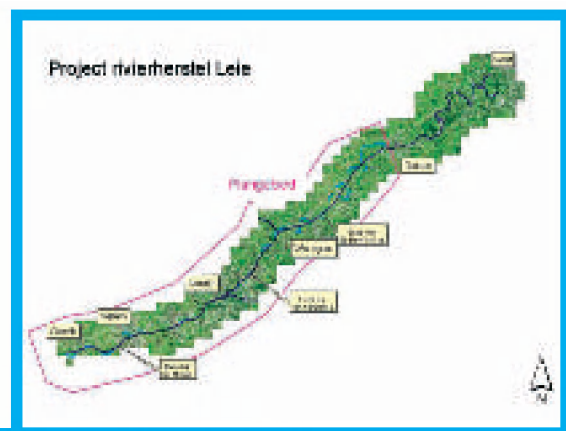
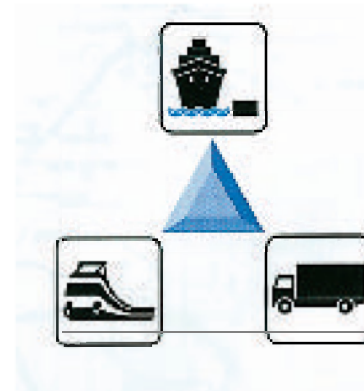
Seine-Scheldeverbinding / Aansluiting Vlaamse havens / Rivierherstel Leie

In de voorbije jaren werd het economisch belang en de rendabiliteit van de realisatie van de verbinding van het Seinebekken met het Scheldebekken voor schepen van het type klasse Vb (duwkonvoien met twee bakken achter elkaar, laadvermogen 4.500 ton) aangetoond.

Bij de studie van dit project werd men geconfronteerd met de harde wijze van kalibrering, die in de voorbije decennia op de Leie tussen Deinze en de Franse grens werd uitgevoerd. Hierdoor ontstond een nagenoeg recht Leiekanaal met aan weerszijden een groot aantal oude Leiearmen.

Naar aanleiding van het project van de Seine-Scheldeverbinding wil men dan ook onderzoeken op welke wijze naast mobiliteit de andere aspecten van een waterweg zoals waterbeheer, natuur, recreatie, historisch erfgoed en ruimtelijke kwaliteiten kunnen worden geoptimaliseerd. Een studie daarover werd aangevat, die volgens de methodiek van geïntegreerd, gebiedsgericht beleid deze aspecten met alle betrokkenen in de regio wil onderzoeken.

De bedoeling is te komen tot een strategisch plan voor de oude en nieuwe Leie tussen Deinze en de Franse grens, waarin de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding als eerste objectief wordt aangehouden, maar waarbij maximaal de andere functies van de waterweg worden gerespecteerd en acties dienaangaande in overeenstemming met dit binnenvaartproject worden genomen.

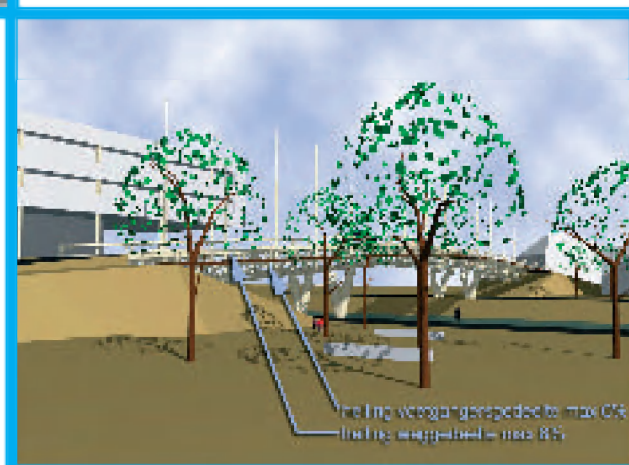
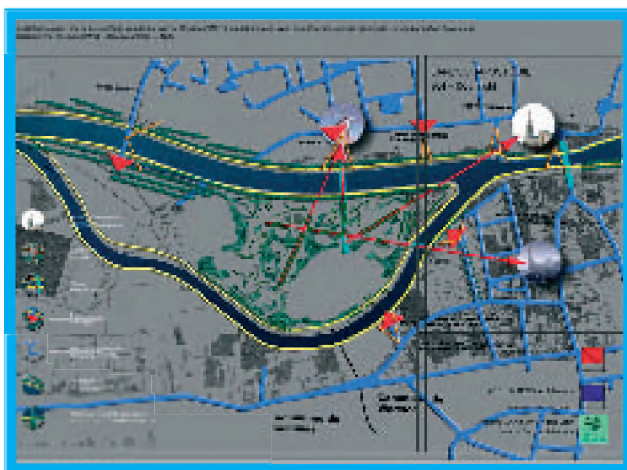
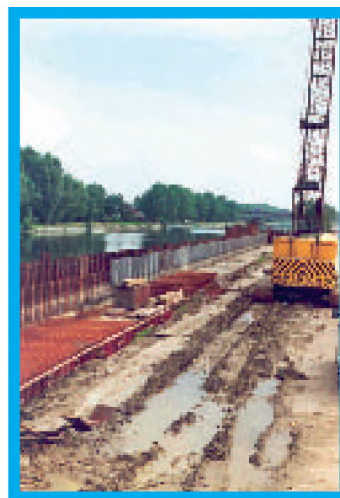


Doortocht Wervik

De doortocht Wervik is het laatste werk dat op het Vlaamse gedeelte van de Leie moet worden aangepakt in het kader van het programma tot de modernisering voor schepen van het type 1350 ton. Een uitgebreide conceptstudie werd uitgevoerd, waarin vooreerst de algemene lijnen voor de herinrichting van de site werden vastgelegd. De werken omvatten de bouw van twee voetgangers- en fietsersbruggen, respectievelijk over de nieuwe en oude Leie. Deze bruggen zullen tijdens de werken aan de doortocht zorgen voor de omleiding van de zwakke weggebruikers. Verder moet ook de Leie zelf worden aangepast door de bouw van kaaimuren en achter deze kaaimuren moeten trekwegen worden aangelegd, die tevens een deel van de omleiding tijdens de werken zullen vormen. Tenslotte moet de oude brug over de Leie worden afgebroken en een nieuwe wegbrug geconstrueerd.

Bouwen van kaaimuren

In het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde werden in het voorbije jaar geen nieuwe kaaimuurprojecten goedgekeurd. Het aantal stagneert dus op 24 goedgekeurde kaaimuurprojecten.



ONTWERPEN EN UITVOEREN VAN INFRASTRUCTUURWERKEN

De meest relevante studies en realisaties worden hierna beschreven.

Ontwerpstudies

Tweede sluis te Evergem

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definieert de Ringvaart om Gent als behorende tot het hoofdwaterwegennet in Vlaanderen. Het RSV stelt bovendien dat investeringen in waterbouwkundige werken prioritair dienen besteed aan het hoofdwaterwegennet met de bedoeling lokale knelpunten weg te werken om het hoofdwaterwegennet zijn internationaal verbindende functie te geven.

De huidige sluis (136 m x 16 m) te Evergem werd in gebruik genomen in 1965. Zij verwerkt thans op jaarbasis een volume van ruim 13 miljoen ton en meer dan 30.000 scheepsbewegingen. De bestaande sluis is daarmee één van de drukst bevaren sluisen van Vlaanderen.

De sluis te Evergem is de enige valabele verbinding tussen de haven van Gent en het hinterland richting Frankrijk. De economische consequenties zijn dan ook belangrijk mocht de huidige sluis om een of andere reden langere tijd buiten gebruik zijn. Bovendien nadert deze sluis, ondanks de uitbreiding van de bedieningsuren de klok rond van maandagmorgen tot zaterdagavond, haar maximale capaciteit.

Er werd dan ook beslist over te gaan tot de bouw van een tweede sluis. Zij wordt ontworpen voor de Europese klasse Vb, wat betekent dat gekoppelde duwbakken (tot 185 m lengte) kunnen versast worden. Deze klasse is in overeenstemming met het hierboven beschreven Seine-Scheldeproject. Door haar breedte zou echter ook klasse VI kunnen versast worden.

De afmetingen van de nieuwe sluis bedragen immers 230 m x 25 m. Het te keren niveauverschil bedraagt in normale omstandigheden 1,16 m.



De gronden die bij de werken voor de bouw van de sluis vrijkomen, worden grotendeels aangewend voor het natuurvriendelijk inrichten van de vroegere zandwinningput het Leeuwenhof langs de R4 te Gent-Drongen.

De studie van de tweede sluis van Evergem werd in 2002 voltooid en de aanbestedingsdocumenten opgemaakt. Naast de klassieke bouwkundige studies werden diverse andere studies verricht. Zo was er het algemene milieutechnische onderzoek, de studie van de vismigratie via sluis of stuw, een onderzoek naar kunstintegratie voor de site en een landschapsstudie. In deze laatste studie wordt de ganse site, met inbegrip van het stort Rabot, bestudeerd. Er is uiteindelijk gekozen voor een zogenaamd continuïteitsscenario met nadruk op didactische waterbouwkunde en duurzame energieën.

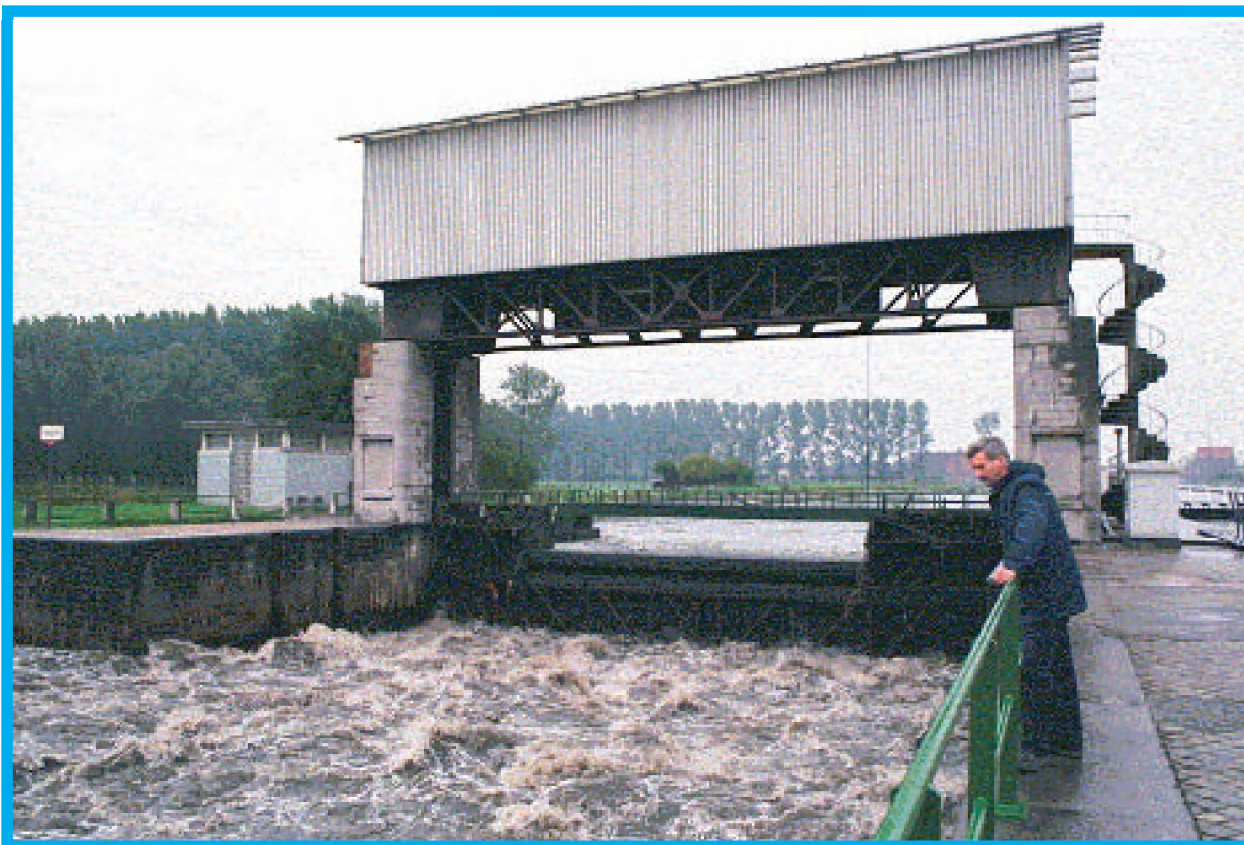
In de loop van 2001 werd een eerste fase van de werken aanbesteed, met name de bouw van de kaaimuren op- en afwaarts van de nieuw te bouwen sluis. In 2003 is dan de aanbesteding van de rest van de burgerlijke bouwkunde voorzien. Later volgt dan nog een aanbesteding voor de deuren en de electromechanica en voor het dienstgebouw. Het geheel van de werken zou beëindigd moeten zijn medio 2007.



Vernieuwen en ontdubbelen van de stuwen op de Boven-Schelde

De studie van deze stuwen werd vertraagd door de wens van de bouw van miniwaterkrachtcentrales. Uiteindelijk werd beslist geen miniwaterkrachtcentrales te bouwen op de rivieren, met als eventuele uitzondering de centrale op het reeds in uitvoering zijnde werk van het bouwen van de nieuwe stuw te Oudenaarde.

De studie van de stuw van Asper kon dan ook worden verder gezet zodat dit project in 2003 kan worden aanbesteed.



Zeebergbrug over de Dender te Aalst

Het dossier van de vervanging van de oude Zeebergbruggen door één nieuwe brug is een project met als partners de stad Aalst en de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. Uiteraard vergde het ontwerp een goede samenwerking met de afdeling Metaalstructuren en met de afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent. Verder was uitvoerig overleg noodzakelijk met diverse andere betrokkenen zoals de politie, de afdeling Water, het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium, de afdeling Gebouwen, diverse nutsmaatschappijen, bedrijven en omwonenden.

Het project werd eind 2002 aanbesteed en moet normaal tegen eind 2004 gerealiseerd zijn.



Werken in uitvoering

Haven van Gent - Kluizendok

De kaaimuur aan de noordelijke zijde werd afgewerkt. Verder werden baggerwerken uitgevoerd om deze kaaimuur te ontsluiten.

Anderzijds werd een zeer belangrijk werk aangevat, namelijk het verleggen van de spoorlijn 55. De huidige spoorlijn doorkruist het gebied en is dus een hinder voor de exploitatie van het Kluizendok, en in het bijzonder voor de reeds afgewerkte kaaimuren van de eerste fase. De nieuwe zate van deze spoorlijn werd grotendeels aangelegd en verschillende kunstwerken gebouwd.

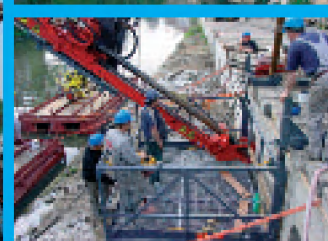


Doortocht Kortrijk

De doortocht Kortrijk is op de doortocht van Wervik na het laatste werk dat door Vlaanderen op de Leie moet worden uitgevoerd om het kalibreringsprogramma, dat na de wassen van 1965 en 1966 werd opgemaakt en waarbij een profiel voor schepen van 1350 ton wordt verwezenlijkt, af te werken.

In 2002 kon de Groeningebrug worden afgewerkt en feestelijk ingehuldigd. De saneringswerken van de verontreinigde gronden werden voortgezet, waarbij de selectieve ontgraving werd beëindigd en de tijdelijke laadkade afgebroken. De bouw van de kaaimuren langsheen de Diksmuidekaai werd verdergezet. Meerdere onteigende woningen werden afgebroken.

Een kritische doorlichting van het concept van de Gerechtshofbrug werd door de stuurgroep gevalideerd en het ontwerp van de brug in de Westelijke Ring goedgekeurd. Voor het Albertpark, de invulling van de oude Leiearm aan de IJzerkaai en de Collegebrug werden meerdere oplossingen uitgewerkt.



Bouwen van kaaimuren en aanlegsteigers

De kaaimuren Molens van Mallegheem en Scaldis-Ruien op de Boven-Schelde, de kaaimuur Devamix op het kanaal Bossuit-Kortrijk, het kaaimuurplateau van AVCT op de Boven-Schelde, de kaaimuur Milieupark op de Moervaart en de aanlegsteiger De Vos Brandstoffen op de Boven-Schelde werden voltooid.

Zodoende zijn er van de 24 goedgekeurde projecten reeds 14 afgewerkt, 3 zijn in uitvoering, 3 zijn aanbesteed, 2 zijn ontworpen en 2 zijn nog in voorbereiding bij de privé-partner.

Behalve projecten met inbreng van een privé-partner werden in de omgeving van sluizen openbare aanlegsteigers gebouwd als wachtplaatsen voor schepen, meer bepaald te Kerkhove, Sint-Baafs-Vijve, Evergem en Spiere.



Tweede sluis te Evergem

De heer minister gaf de eerste “spadesteek” door het inheien van een damplank van de eerste fase van dit werk, namelijk de bouw van de opwaartse en afwaartse kaaimuren. De bouw van deze kaaimuren is ondertussen reeds ver gevorderd.



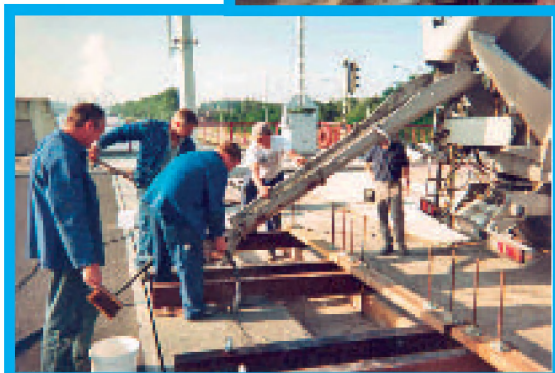
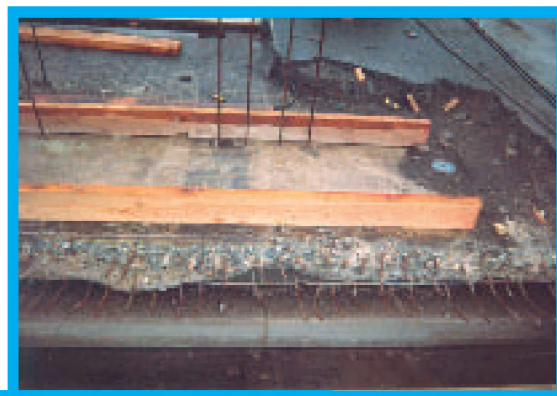
Vernieuwen en ontdubbelen van de stuwen op de Boven-Schelde

De werken aan de stuw van Oudenaarde zijn in uitvoering. De uitgravingen van de stuwgeulen en de bouw van oeververdedigingen werden verwezenlijkt, waarbij geschikte kleispecie naar een naburig keramisch bedrijf werd afgevoerd.



Brugherstellingen of -vernieuwingen

Diverse bruggen op de Moervaart werden gerenoveerd. De brugdekbekleding en de voegen van de brug van Zelzate over het kanaal Gent-Terneuzen werden vernieuwd. Aan verschillende bruggen over de Ringvaart om Gent en de Boven-Schelde werden aanpassingswerken uitgevoerd, waarbij onder andere sierpanelen werden verwijderd die een potentieel gevaar vormden voor het verkeer onder de brug. De brug van Escanaffles werd grotendeels hersteld.



Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent

In 2002 werd gestart met de realisatie van het opnieuw openleggen van de Nederschelde (Reep), die begin van de jaren '60 was opgevuld ten behoeve van het autoverkeer. Hierbij wordt begonnen vanaf de (vroegere) monding van de Leie in de Schelde, waarbij ter hoogte van de Nieuwbrugkaai de bedding weer wordt uitgegraven en de Veerkaai wordt verlaagd.

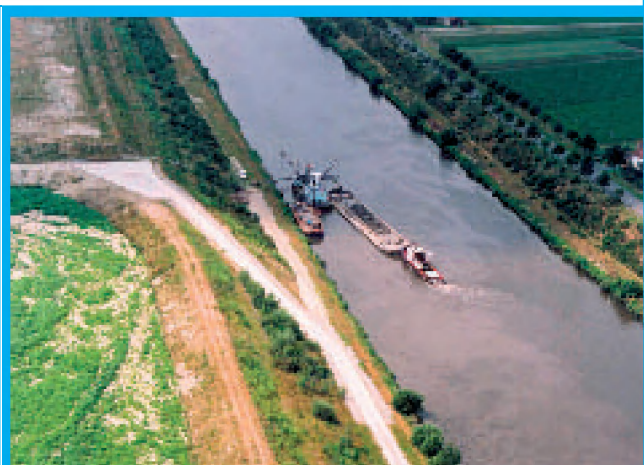
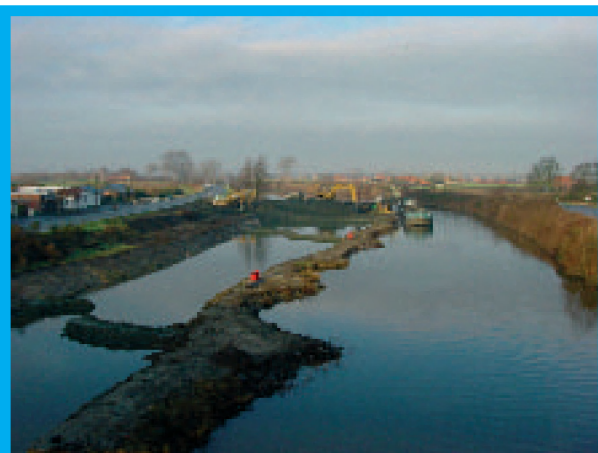
Verder werd een aanvang genomen met het herbouwen van een instabiel geworden kaaimuur langs de Gasmeterlaan op het Verbindingskanaal en het ingestorte deel van de Hagelandkaai. Het overeind gebleven gedeelte van de Hagelandkaai werd gereviseerd en met micropalen verstevigd.



Optimalisatie van het kanaal Gent-Oostende (vak Gent-Brugge)

Deze onderhouds- en verdiepingswerken aan het kanaal Gent-Brugge werden verder gezet. Het kruispunt van Schipdonk en de zone tussen Schipdonk en Aalter werden zodoende op de gewenste diepte gebracht. Verder werd ook een bochtafsnijding aan de Louisabrug te Beernem aangevat.

De specie werd opgespoten op de vergunde monostortplaats voor baggerspecie te Beernem. Hierbij werd de baggerspecie eerst in langgerekte, enigszins hellende bekkens opgespoten, zodat een scheiding tussen de grovere zandfractie en de fijnere leem- en kleifracie kon worden verwezenlijkt. De eerste proeven op de zandfractie geven hoopvolle resultaten voor het hergebruik ervan als bouwstof.



Het jaagpad van de Dender, een nieuw fiets- en wandelpad

Op 5 juli werd het nieuwe jaagpad door de heer Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de heer Norbert De Batselier, burgemeester van Dendermonde, ingefietst.

Het voltooide jaagpad, over een lengte van 2.900 meter tussen de sluis in Denderbelle en de Nieuwe Dender in Dendermonde, vormt het sluitstuk van de jaagpadverbinding langsheen de Dender vanaf de grens met het Waalse Gewest in Overboelare tot de samenloop met de Schelde in Dendermonde. Het jaagpad, uitgevoerd in asfalt, heeft een breedte van 3 meter. Tegelijkertijd werden er oeververdedigingswerken uitgevoerd, waarbij de dijken verstevigd en verhoogd werden tot het peil + 6,50 TAW (een verhoging van de dijk met 50 cm) om toekomstige overstromingen te voorkomen. De werken voor de verharding van het jaagpad langsheen de Dender, met een totale lengte van on-

geveer 48 km, startten begin de jaren '80. Twintig jaar nadat de eerste jaagpadverharding werd aangelegd, werd eindelijk de missing link tussen Denderbelle en Dendermonde gerealiseerd.

Door de aanleg van dit 3 kilometer lange verharde jaagpad is een vlottere en veilige verbinding gelegd voor onze zachte weggebruikers tussen de steden Geraardsbergen, Ninove, Aalst en Dendermonde. Het fiets- en wandeltoerisme langs de Dender zal hierdoor ongetwijfeld nog meer opbloeien.

Het is niet onbelangrijk te vermelden dat de fietsverbindingen langsheen de waterwegen veilig zijn. De gebruikers ervan zijn volkomen afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Deze fiets- en wandelpaden, niet gelegen langs een drukke weg, geven de zwakke weggebruiker een maximale bescherming bij hun verplaatsing naar school of naar het werk of gewoon als ontspanning.



CEL EXPLOITATIE

Waterbeheersing in de bekkens beheerd door de afdeling Bovenschelde

De afdeling Bovenschelde werd in 2002 geconfronteerd met wasperiodes in januari, februari, maart en rond de jaarwisseling 2002 – 2003. Betekenisvol hierbij is het feit dat de nieuwe keersluis te Beernem, die Brugge tegen overstroming moet behoeden in 2002 vijfmaal diende te worden gesloten gedurende in totaal dertien volle dagen.

In januari 2002 werd, op de Leie en de Boven-Schelde samen, een totaal debiet van $450 \text{ m}^3/\text{sec}$ genoteerd. Door het inschakelen van de scheepvaartsluis te Merelbeke op de Ringvaart om Gent en te Schipdonk op het Afleidingskanaal van de Leie, en door een belangrijke afvoer van gemiddeld $90 \text{ m}^3/\text{sec}$ naar Terneuzen, kon belangrijke schade door overstromingen worden voorkomen.

Eind december werden we evenwel geconfronteerd met een debiet van $300 \text{ m}^3/\text{sec}$ op de Boven-Schelde en ongeveer $250 \text{ m}^3/\text{sec}$ op de Leie of in totaal een recorddebiet van $550 \text{ m}^3/\text{sec}$. Hierdoor werden ook recordhoogten bereikt op de Ringvaart om Gent en op de Leie tussen Sint-Martens-Latem en de Ringvaart om Gent. Vele tientallen huizen werden dan ook gevat door schade door overstromingen.

Op de Dender was er in januari wateroverlast te Oudegem (Dendermonde) door de combinatie van een aanzienlijk debiet met ongunstige tijomstandigheden.

Eind december was er zeer grote schade met tientallen overstroomde woningen te Geraardsbergen en later te Ninove en Liedekerke.

Er werd een recorddebiet genoteerd te Overboelare van meer dan $80 \text{ m}^3/\text{sec}$.

Naast de algemene maatregelen die in het kader van het integraal waterbeheer kunnen worden toegepast, zal de afdeling Bovenschelde voorstellen indienen om gecontroleerde overstromingsgebieden in te richten te Overboelare en te Liedekerke langs de Dender en te Astene langs de Leie.

Tevens zullen maatregelen voorgesteld worden om de afvoer van het water, dat zich in de rivierbedding bevindt, nog sneller af te voeren. Hierbij wordt gedacht aan een aanpassing van het Denderbellebroek en aan een bijkomende lozingsconstructie te Terneuzen. Deze ingrijpende maatregelen kunnen evenwel niet op korte termijn gerealiseerd worden. In 2002 werd ook een bijkomende debietmeter in dienst gesteld te Zomergem op het Afleidingskanaal van de Leie.

Alle debietmeters zijn raadpleegbaar op de website van AWZ (<http://www.lin.vlaanderen.be>)



Scheepvaart

Op het kanaal Kortrijk-Bossuit werd een stijging van 49,02 % in de vervoerde tonnage genoteerd in 2002 (240.357 ton i.p.v. 161.290 in 2001).

Verder werd slechts aan 3 kunstwerken een stijging van de vervoerde tonnage vastgesteld ten opzichte van 2001, nl:

- sluis te Merelbeke: + 3,5 % (van 3.950.010 ton naar 4.088.254 ton);
- sluis te St. Baafs-Vijve: + 1,6 % (van 6.022.113 ton naar 6.188.390 ton);
- sluis te Evergem: + 1,05 % (van 12.963.438 ton naar 13.099.756 ton).

Op andere kunstwerken werd er een daling vastgesteld: van 10,95 % te Dendermonde (439.895 ton i.p.v. 493.999 ton) tot 0,05 % te Kerkhove (8.882.867 ton i.p.v. 8.887.481 ton).

De resultaten van de meeste individuele waterwegen zijn vooral de laatste maanden van 2002 gedaald tot het niveau dat zij rond juli en december 2000 bereikt hadden.



Scheepvaartrechten en waterwegenvignetten

1. Scheepvaartrechten

In 2002 bedroeg de totale som der ontvangen scheepvaartrechten 322.739,22 euro.

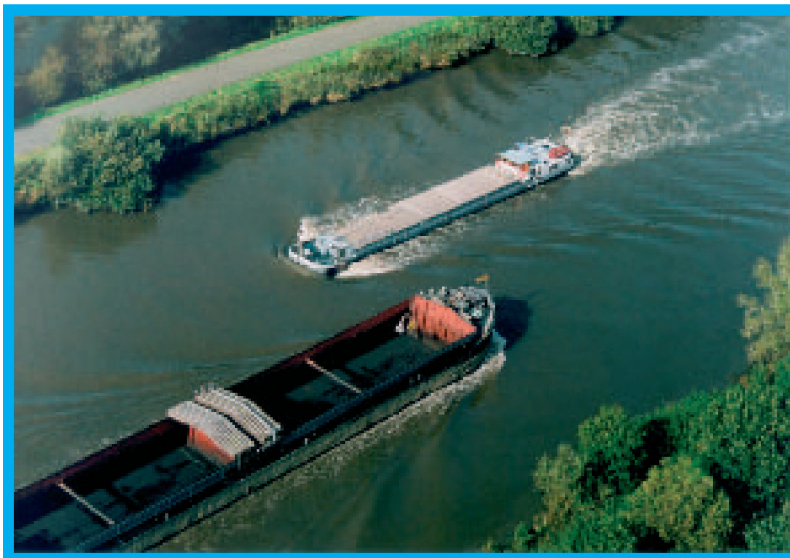
In 2001 bedroegen de ontvangsten 318.829,62 euro.

Dit is een toename van 1,23 %.

2. Waterwegenvignetten

Ten behoeve van de pleziervaart werden in 2002 voor een bedrag van 125.375 euro aan waterwegenvignetten verkocht in de afdeling Boven-schelde.

In vergelijking met het jaar 2001 (118.468,32 euro) is dit een toename van 5,83 %.



Pleziervaart en recreatie

De bruggen en de sluizen op de Leie, het kanaal van Roeselare naar de Leie, het Afleidingskanaal van de Leie, de Boven-Schelde, de Ringvaart om Gent, het kanaal Gent-Oostende (vak Gent-Brugge), de Moervaart, de Dender en het kanaal Bossuit-Kortrijk werden opnieuw bediend ten behoeve van de pleziervaart op zon- en feestdagen tussen 10u en 18u in de periode van 1 mei tot 30 september 2002.

1. Aantal pleziervaartuigen op zon- en feestdagen in 2002 (periode van 1 mei tot en met 30 september): tijdens de zomerperiode werden in totaal 6.262 pleziervaartuigen genoteerd aan de beweegbare kunstwerken in de afdeling Bovenschelde gedurende 26 dagen (±241/dag).

Evolutie pleziervaart op zon- en feestdagen, aantal dagen per jaar met een gemiddeld per dag.

	Aantal pleziervaartuigen	Aantal dagen op 't jaar	= .../dag	t.o.v. 2001
1998	4.522	24	188	-
1999	5.377	26	207	↗
2000	5.398	26	208	↗
2001	5.798	27	215	↗
2002	6.262	26	241	↗

Zoals de vorige jaren blijft de pleziervaart op zon- en feestdagen stijgen. In 2002 geldt een stijging van 8 % in vergelijking met vorig jaar: 6.262 doorvaarten i.p.v. 5.798 in 2001.
Uit de tabel hierboven kan worden afgeleid dat het aantal pleziervaartuigen per jaar en per dag blijft stijgen.

2. Aantal pleziervaartuigen (op zon- en feestdagen) per kunstwerk en per jaar:

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	t.o.v. 2001
Leie	St. Baafs-Vijve	320	325	319	277	313	371	↗ 18,53 %
	Harelbeke	267	333	314	263	249	318	↗ 27,71 %
	Menen	120	134	108	85	184	136	↘ 26,08 %
	Tolpoortbrug	227	221	276	316	284	336	↗ 18,31 %
	Astene	296	252	335	360	311	329	↗ 5,79 %
Boven-Schelde	Asper	163	108	285	183	196	253	↗ 29,08 %
	Oudenaarde	170	99	238	195	185	232	↗ 25,41 %
	Kerkhove	123	85	113	113	124	109	↘ 12,10 %
Ringvaart om Gent	Merelbeke	187	324	295	299	290	367	↗ 26,55 %
	Evergem	687	664	744	774	839	950	↗ 13,23 %
Moervaart	Overledebrug	174	94	121	155	165	129	↘ 21,82 %
Dender	Geraardsbergen	13	72	53	150	144	91	↘ 36,81 %
	Aalst	36	79	95	114	197	68	↘ 65,48 %
	Dendermonde	62	101	116	119	157	140	↘ 10,83 %
Afleidingskanaal van de Leie	Schipdonk	277	223	315	222	172	137	↘ 20,35 %
Kanaal Roeselare - Leie	Ooigem	144	121	144	116	132	145	↗ 9,85 %
Kanaal Bossuit - Kortrijk	Bossuit	58	75	82	92	82	106	↗ 29,27 %
	Sluis nr 11	47	55	42	59	68	75	↗ 10,29 %
Kanaal Gent - Oostende	Moerbrugge	-	574	652	750	853	988	↗ 15,83 %
	Steenbrugge	-	583	730	759	853	982	↗ 15,12 %

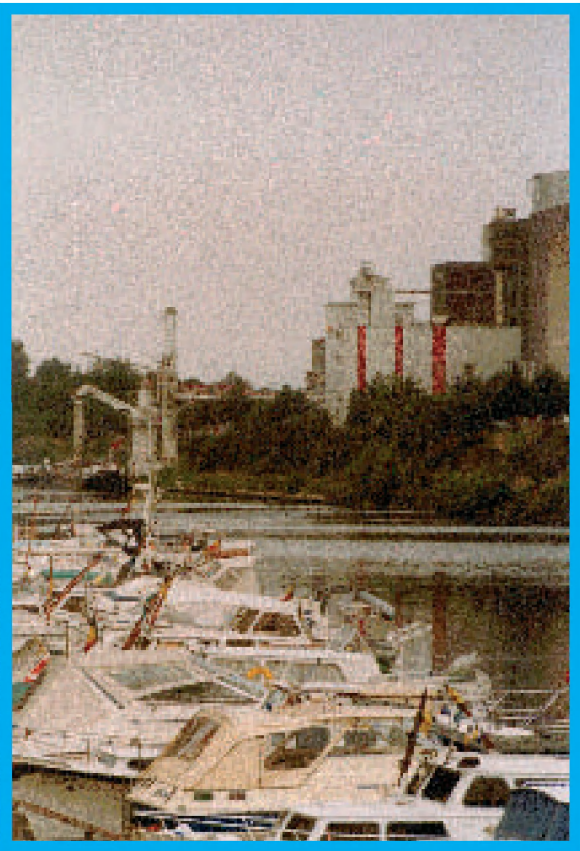
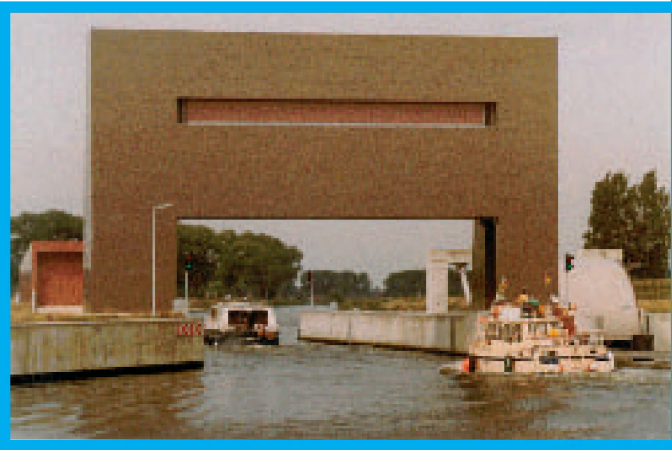
3. Aantal pleziervaartuigen tijdens de zomer in 2002 (alle dagen vanaf 1 mei tot en met 30 september).

Tijdens de zomer 2002 noteerde men in totaal 16.213 pleziervaartuigen aan de beweegbare kunstwerken in de afdeling Bovenschelde, dit gedurende 153 dagen (= 106/dag).
In 2001 was dat 15.313 vaartuigen gedurende dezelfde periode (= 100/dag).

Evolutie pleziervaart tijdens de zomer, met aantal per maand.

	mei	juni	juli	augustus	september	totaal	t.o.v. vorig jaar
1998	1.948	1.767	3.203	3.446	1.222	11.586	-
1999	2.930	1.929	4.388	3.638	1.687	14.572	↗
2000	1.343	3.577	4.275	3.936	1.520	14.354	↘
2001	2.555	2.692	4.489	4.301	1.276	15.313	↗
2002	2.480	2.594	4.384	4.958	1.797	16.213	↗

Zoals de voorgaande jaren geldt hier een positieve evaluatie voor het jaar 2002: een stijging met 5,9 %.

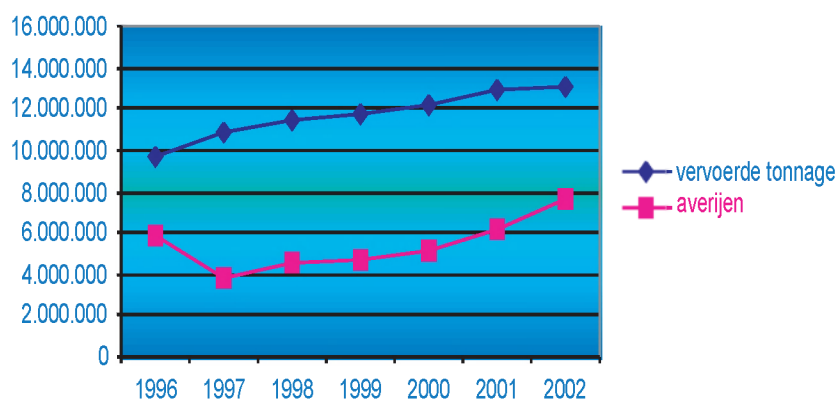


Schadevaringen

Het aantal gevallen van averij volgt de stijging van de vervoerde tonnage.

In 2002 telden we in de afdeling Bovenschelde 76 gevallen waarbij aan een schip (meestal kleine) averij is ontstaan.

Verhouding vervoerde tonnage/averijen

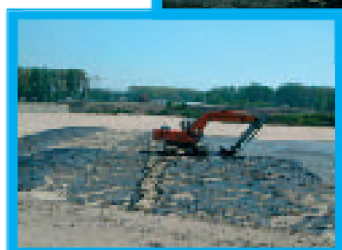
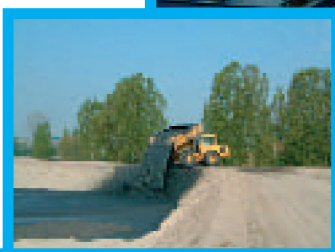


CEL BEHEER

Diepgang van de waterweg

Ringvaart om Gent

De toegelaten diepgang op het Westervak van de Ringvaart om Gent bedraagt normaal 3 meter. Door de sterke aanslibbingen was de diepgang sinds 2000 beperkt tot 2,50 meter. Eind 2002 is deze diepgang terug kunnen hersteld worden op 3 meter. Hiervoor moest eerst een 270.000 m³ specie uit de waterweg verwijderd worden. Deze specie werd geborgen op de site 't Eilandje te Zwijnaarde. De baggerwerken op de Ringvaart worden in 2003 verder gezet om over het ganse tracé van het Westervak de oorspronkelijke waterdiepte van 4,50 meter te herstellen.

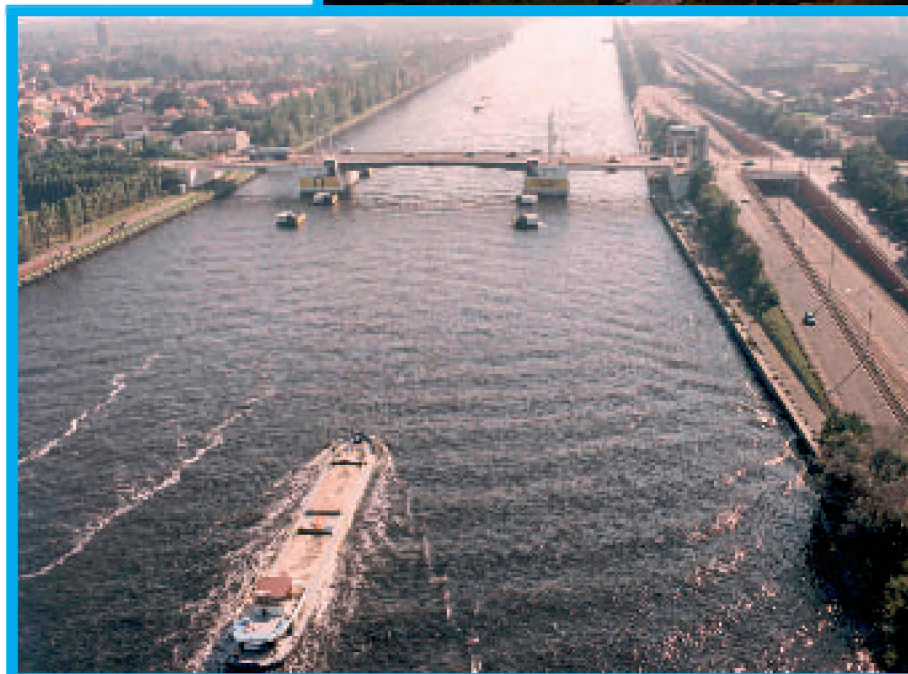


Kanaal Gent-Terneuzen

Het programma van onderhoudsbaggerwerken werd in 2002 verder gezet. Er werd 267.000 m³ specie uit het kanaal en uit de havendokken verwijderd en geborgen op het stort Callemansputte te Zelzate.

De afdeling Bovenschelde heeft in 2002 een lange-termijnvisie uitgewerkt voor deze stortplaats. De capaciteit van de stortplaats is bijna volledig benut. Om nieuwe capaciteit te creëren zal de specie in de stortplaats geconsolideerd worden of zal de zandfractie uit de specie herwonnen worden. Ook de combinatie van beide technieken is een mogelijkheid. Pas als deze nieuwe capaciteit, ontstaan door de optimalisatie van de huidige stortplaats terug volledig benut is, wordt een uitbreiding van de stortplaats overwogen.

De afdeling Maritieme Toegang, die op 1 juni 2002 het beheer van het kanaal Gent-Terneuzen heeft overgenomen van de afdeling Bovenschelde, zal nu verder dit project uitwerken en er gestalte aan geven.



Leie

Ook op de Leie werd er in 2002 verder gebaggerd. Er werd vooral gebaggerd in de inkom van de toeristische Leie te Deinze en aan de losplaatsen van de veevoederbedrijven te Deinze. In juni 2002 is de nieuwe sluis van St.-Baafs-Vijve onderbroken geweest gedurende een langere periode. Om deze onderbreking mogelijk te maken is de oude stuwsuis te St.-Baafs-Vijve terug vrijgebaggerd om toe te laten dat spitsen verder verschut konden worden tijdens de stillig van de nieuwe sluis.

In 2002 werd een 65.000 m³ specie van de Leie geborgen op het stort Laag-Vlaanderen te Wervik.



Verhoging diepgangen

Door een betere survey en opvolging van de waterdieptes konden de diepgangen van enkele vaarassen kunnen verhoogd worden.

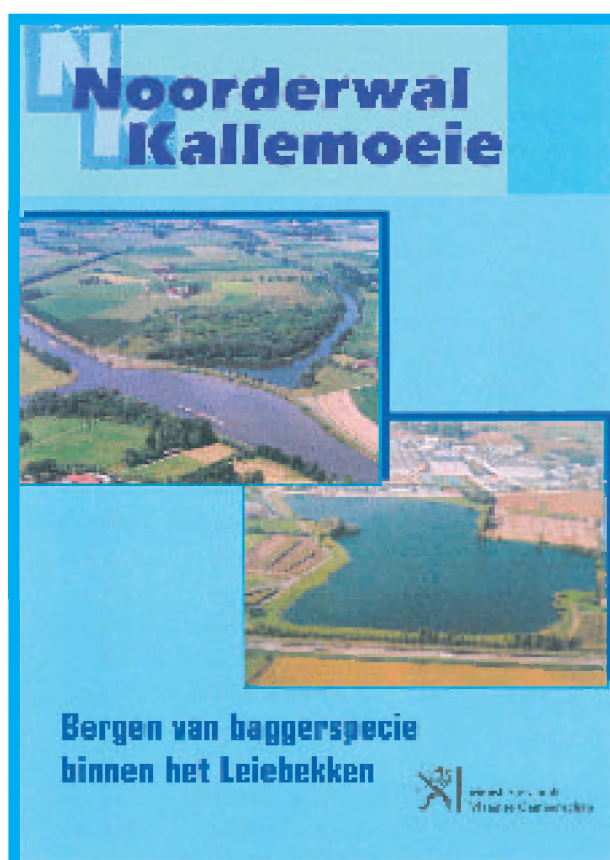
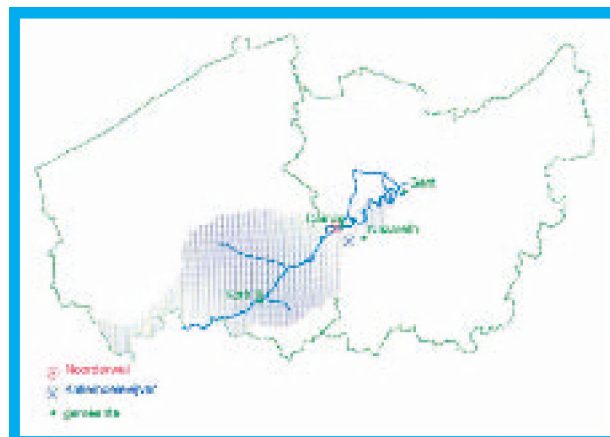
- Het kanaal Gent-Oostende (vak Gent-Brugge):
 - In het vak Bierstalbrug - Schipdonk (Nevele) van 2,50 m naar 2,70 meter;
 - In het vak Schipdonk (Nevele) - Brugge (Dampoortsluis) van 2,30 meter en 2,40 meter naar 2,50 meter;
- De Leie, van Deinze tot 500 meter opwaarts de brug van Kuurne, van 2,50 naar 2,70 meter;
- Het kanaal Roeselare-Leie van 2,50 meter naar 2,70 meter;
- Het Afleidingskanaal van de Leie, tussen Deinze en Schipdonk, van 2,50 meter naar 2,70 meter.



Kallemoeie-Papelenvijver

De Kallemoeie-Papelenvijver te Nazareth moet voor de komende 15 jaar de structurele oplossing geven voor de berging van de onderhoudsbaggerspecie uit het Leiebekken. In 2002 is de technische studie van het project afgerond en is de vergunningsaanvraag gebeurd. Dit is eveneens het geval voor het project van het laguneringsveld Noorderwal te Deinze waar de onderhoudsbaggerspecie uit de Leie eerst ontwaterd en steekvast wordt gemaakt, vooraleer ze definitief in de Kallemoeie-Papelenvijver wordt geborgen.

Rond beide projecten is er in 2002 een uitvoerige communicatie gevoerd door middel van drie nieuwsbrieven aan de bevolking van de betrokken gemeentes en een informatiebrochure. Ook werden verschillende informatievergaderingen over het project gehouden. De stortplaats Kallemoeie zal in 2003 worden ingericht en vanaf 2004 zou er specie geborgen worden.



Structureel en systematisch onderhoud

In 2002 werden een aantal projecten van onderhoud, herstel of verbetering van infrastructuur, die in 2001 waren aangevat, voltooid:

- Herstellingswerken aan de bruggen op de Dender (Geraardsbergen, Schendelbeke, Zandbergen);
- Herstellen van de kaaimuur aan de Zwartehoekbrug te Aalst;
- Herstellen van de kaaimuur ter hoogte van het postgebouw te Lokeren;
- Herstel van de Europabak;
- Herstellen van de deuren van de sluisen 9 en 11 op het kanaal Bossuit-Kortrijk en van de sluis van Schipdonk op het Afleidingskanaal van de Leie;
- Herstel van een aangevaren damwand te Zelzate;
- Bouwen van vooroevers op de Leie ter instandhouding van de steilwanden voor oeverzwaluwen;
- Bepanten van de stortplaatsen te Menen en te Meigem;
- Ruimen van sifons op het kanaal Roeselare-Leie;

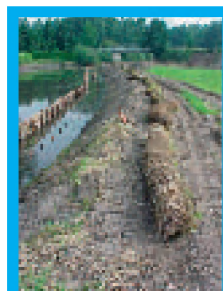


Nieuwe projecten die in 2002 werden **opgestart**:

- Onderhoudspachten districten periode 2002-2004;
- Uitvoeren van agitatiebaggerwerken op de Dender;
- Afwerken stortterrein Rabot te Evergem – 1^e fase, herinrichting taluds;
- Aanleg natuurvriendelijke oevers op de Moervaart;
- Grondonderzoek op het stortterrein Callemansputte te Zelzate;
- Grondonderzoek op de storten Rabot te Evergem en Bolveerput te Semmerzake;
- Reinigen van vier sifons op het Westervak van de Ringvaart om Gent;
- Plaatsen van dukdalven op diverse plaatsen van de waterweg;
- Uitvoeren van grondonderzoek op ontgraven gronden;
- Vervangen lijnbeplantingen op de Boven-Schelde;
- Vervangen lijnbeplantingen op het Leopoldkanaal en op het Afleidingskanaal van de Leie;
- Opmaak van een bermbeheerplan voor het kanaal Roeselare-Leie en (een gedeelte van het Afleidingskanaal van de Leie)

Projecten die in 2002 werden opgemaakt en **aanbesteed** en die hun uitvoering zullen krijgen in de eerste helft van 2003 :

- Inrichten laguneringsvelden op de site Noorderwal te Deinze;
- Bouwen uitwateringsduiker op de Geuzenbeek (kanaal Gent-Oostende);
- Verstevenigen van de oever van de Assels te Gent;
- Vernieuwen van een oever op de Boven-Schelde te Wortegem-Petegem;
- Bemonstering en analyse van peilputten en oppervlaktewater op storten;
- Opmaak van een bermbeheerplan voor het kanaal Bossuit-Kortrijk;



Databank Patrimonium

In 2002 werd gestart met de implementatie van het luik “inspectie en onderhoud” van de databank Patrimonium. Binnenkort kunnen de inspecteurs hun vaststellingen rechtstreeks ingeven in de databank en kan de ingenieur het inspectierapport en de beoordeling digitaal aanmaken. Ook de onderhoudswerken uitgevoerd aan de infrastructuur kunnen dan in de databank worden bijgehouden.



Natuurontwikkeling - verhogen biodiversiteit



De afdeling heeft in 2002 verdere stappen gezet in haar voornemen om bermbeheerplannen op te maken voor al haar waterwegen. Na dit van de Dender werd het bermbeheerplan opgemaakt voor het kanaal Roeselare-Leie en voor het Afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Schipdonk. De aanbevelingen van dit bermbeheerplan zullen vertaald worden in de bestekken voor groenonderhoud van 2003.

In oktober 2002 heeft ook de aanbesteding plaatsgehad voor de opmaak van het bermbeheerplan van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

In 2002 was opnieuw een budget voorzien om dijken van de waterweg in te richten voor een extensieve begrazing met schapen. De aanbesteding van deze werken had plaats eind 2002. De werken zullen in het voorjaar van 2003 worden uitgevoerd. In 2002 zijn te Aalter en te Beernem de in 2001 aanbestede en ingerichte zones in gebruik genomen door de VZW Natuurpunt Vlaanderen om ze te laten begrazen door schapen. De resultaten waren in het najaar zichtbaar: er kwam structuur in de vegetatie wat leidde tot een toename van een aantal zeldzame plantensoorten zoals Kattedoorn, Agrimonie, Wilde tijm, Bijenorchis en Gaspeldoorn.



Na jaren stillig door het ontbreken van budgetten kon in 2002 terug uitvoering gegeven worden aan een plan voor een gefaseerde vervanging van lijnbeplantingen op het Leopoldkanaal, het Afleidingskanaal van de Leie, de Zuidervaart, de Boven-Schelde en het Spierekanaal. De bestaande populieren waren te gevoelig geworden voor stormwinden en zorgden door hun wortels voor het opsteken van de langswegenis. Op het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal van de Leie worden thans Zomereik, Grauwe abeel en een oude populiervariëteit (*Populus euramericana Marilandica*) aangeplant. Op de Boven-Schelde en het Spierekanaal wordt vervangen met Zomereik en Gewone es.

Eind 2002 heeft ook een aanbesteding plaatsgehad om grondoverschotten langsheen de Ringvaart om Gent te Vinderhoute te beplanten in uitvoering van het inrichtingsproject van de Vinderhoutse bossen.

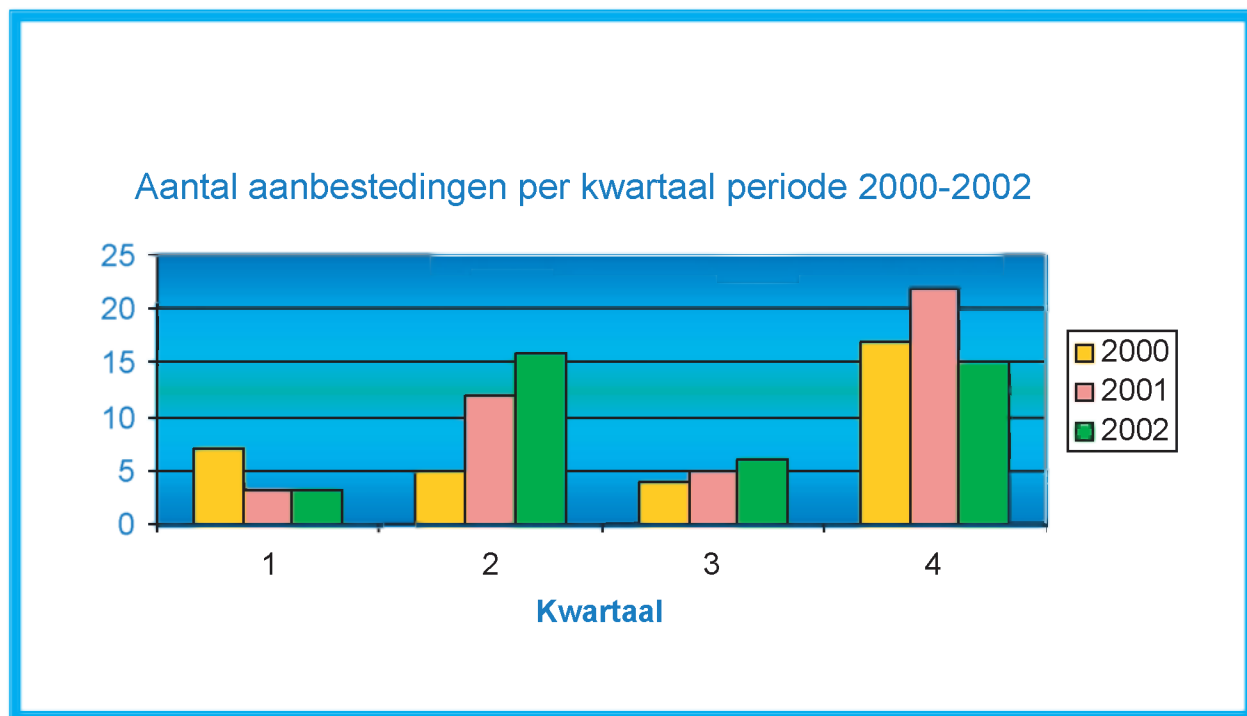


CEL FINANCIËEL MANAGEMENT

2002 belooft een jaar te worden zonder grote wijzigingen in het financieel beheer. We hadden reeds de invoering van de nieuwe programma's Delta 2001 en Oracle Financials achter de rug, wat redelijk wat aanpassingsvermogen vergde. Verdere inspanningen zijn echter ook in 2002 geleverd gezien de reikwijdte van deze programma's. Het ene programma werd al met wat meer vreugde aanvaard dan het andere.

Een gekend fenomeen in afdelingen die zich bezighouden met investeringen voor openbare werken is de eindejaarspiek. Het realiseren van het begrotingsprogramma komt laat op gang en het grootste deel van de aanbestedingen wordt dan tegen het einde van het jaar gehouden om toch nog zoveel als mogelijk vast te leggen. Dit heeft een negatieve invloed op zowel het aantal en de kwaliteit van de ingestuurde offertes als op de interne werking.

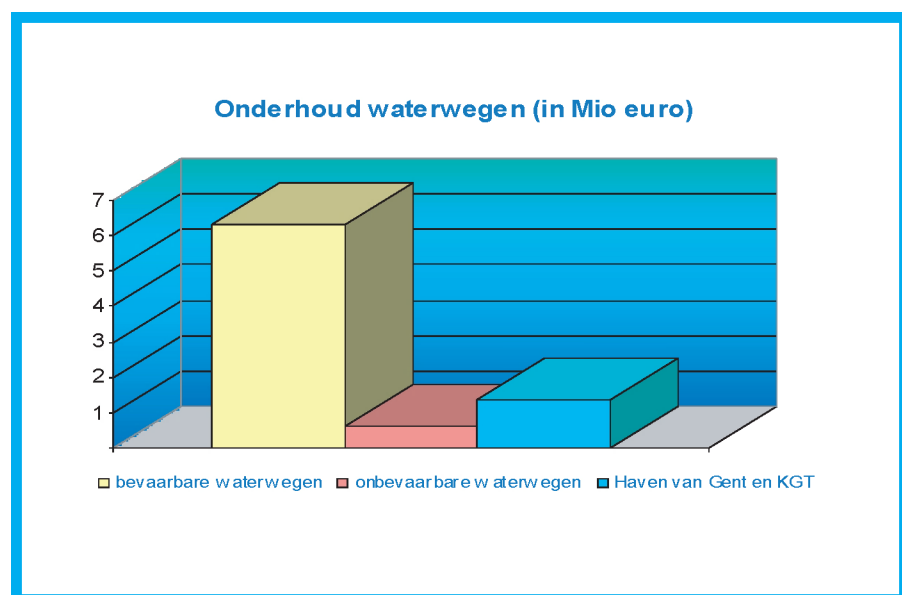
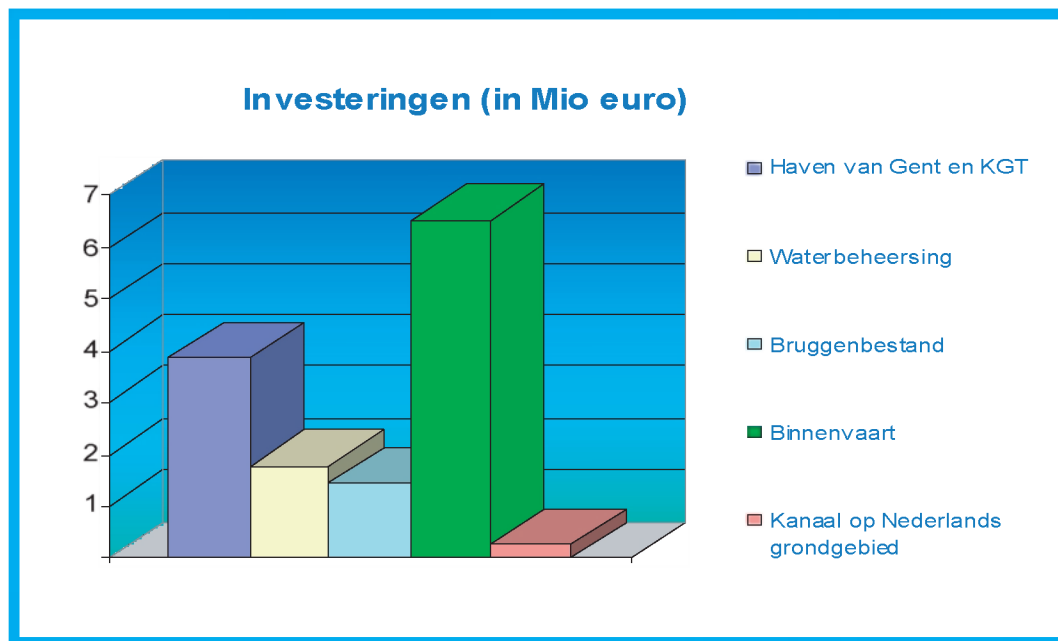
In het staafdiagram hieronder is te zien dat deze eindejaarspiek in het jaar 2000 nog sterk aanwezig was, maar dat het in 2001 en 2002 al een heel stuk beter ging. In 2002 werden er zelfs meer aanbestedingen gehouden in het tweede dan in het vierde kwartaal, wat een gevolg is van het planmatig werk in de afdeling.



Door een reorganisatie binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) worden bepaalde afdelingstaken door andere entiteiten uitgeoefend vanaf 1 juli 2002. Bepaalde kredieten dienden daarvoor overgedragen te worden. Het gaat voornamelijk om de entiteit Maritieme Toegang en de entiteit Vloot.

Enkele globale cijfergegevens voor de afdeling in 2002

De volgende twee grafieken geven de bedragen weer die voor investeringen en onderhoud werden betaald in het jaar 2002, exclusief betalingen op factuur door de eigen rekenplichtige.



Onderstaande tabellen geven een overzicht van de kleine uitgaven op factuur en van de ontvangsten.

Uitgaven op factuur - gewone begroting

Uitgavencategorie	euro
promotie binnenvaart	1.750,00
onderhoud veerdiensten	83.388,28
onderhoud bevaarbare waterwegen	187.645,60
vermogensgoederen bevaarbare waterwegen	19.924,36
buitenlandse betrekkingen	390,35
onderhoud havens	26.490,12
vermogensgoederen havens	21.276,81
onderhoud onbevaarbare waterwegen	14.306,32
vermogensgoederen onbevaarbare waterwegen	1.207,15
bestaansmiddelen:	418.222,14
werkings- en representatiekosten	5.340,18
Totaal	779.941,31

Uitgaven op factuur - Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgavencategorie	euro
milieuheffingen	438.036,50
onroerende voorheffing	89.458,81
herbouw, vernieuwing, structurele herstelling van bruggen	4.910,54
investeringen, buitengewoon onderhoud zeehavens	36.016,99
investeringen, buitengewoon onderhoud ter structurele bevordering van de binnenvaart	217.569,74
waterbeheersing	46.801,70
werkingskosten VIF (o.a. betaalterminals scheepvaart)	7.171,41
Totaal	839.965,69

Ontvangsten

Ontvangstcategorie	euro
onroerende voorheffing	3.355,51
scheepvaartrechten - vignetten	450.408,28
retributies vergunningen	1.086.169,28
watervang	4.426.098,07
verwijlintresten	77.552,20
verkoop grond	4.854,04
bijstand Europese Gemeenschap	10.310,39
diverse ontvangsten	121.779,89
schadevergoeding averijen	67.685,83
diverse ontvangsten	21.273,97
Totaal	6.269.487,46

CEL PERSONEELSMANAGEMENT EN LOGISTIEK

Procesmatige herstructurering

Op 19 november 2001 werd door het COVA beslist om per 1 juli 2002 de taken en het bijhorend personeel van de afdeling Bovenschelde in het kader van het proces maritieme toegang (Kanaal Gent-Terneuzen) over te dragen aan de afdeling Maritieme Toegang. Het technisch beheer van het kanaal ressorteert onder de afdeling Maritieme Toegang en het nautisch beheer onder de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

De functie van binnenvaartbegeleider zal pas echt kunnen aangepast worden (= ingepast worden in de nautische functies) wanneer een radarcentrale kan ingesteld worden in Zelzate. Dit is wellicht ten vroegste in 2006. Essentieel is dat in de overgangsfase de huidige functie van binnenvaartbegeleider en dus de rechtspositie van de betrokken personeelsleden onveranderd blijft, behalve wat de hiërarchische lijnen betreft.

Dit betekent onder meer dat:

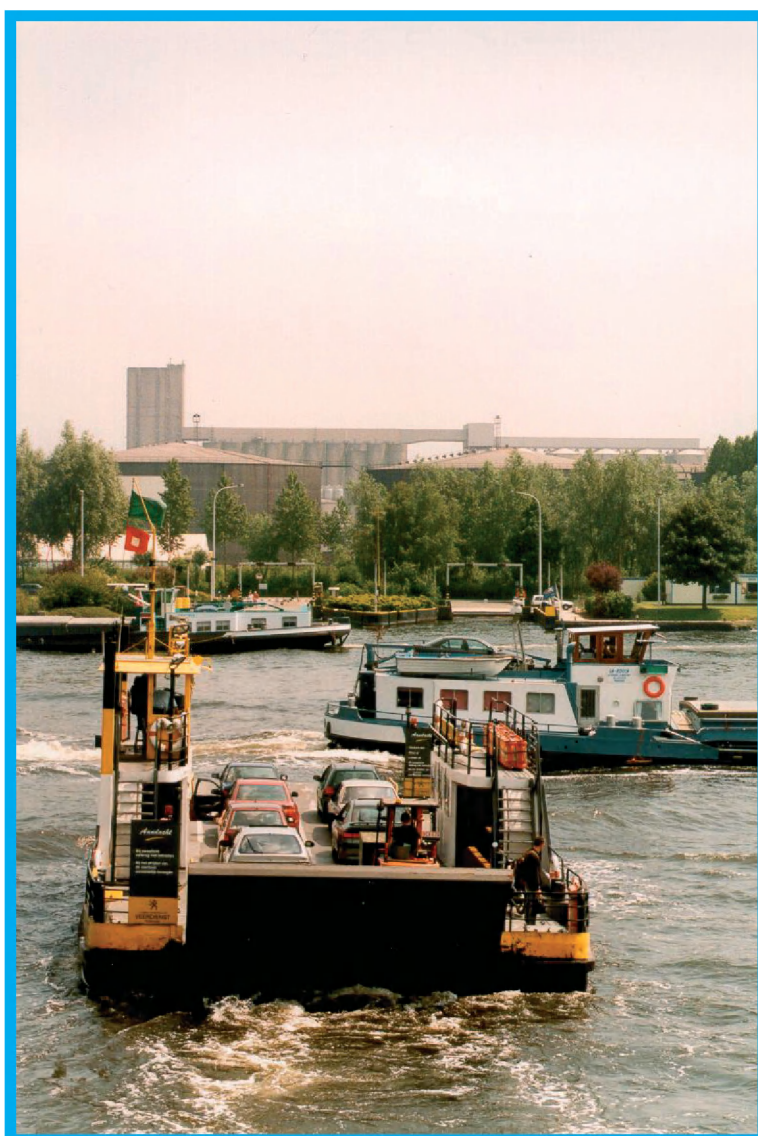
- de betrokken binnenvaartbegeleiders blijven ressorteren onder de scope van BOC 6.2. Werkgroep Binnenvaartbegeleiders. Lokale en/of individuele problemen komen evenwel aan bod in de Werkgroep Scheepvaartbegeleiding;
- de betrokken binnenvaartbegeleiders aldus alle voordelen die verbonden zijn aan hun functie blijven behouden, inclusief hun mutatiemogelijkheden. Die mutatiemogelijkheid blijft bestaan in de twee richtingen;
- bij eventuele externe statutaire werving geput wordt uit de wervingsreserve binnenvaartbegeleider;
- de functiewijzigingen ongewijzigd blijven en dus ook de criteria waarop geëvalueerd wordt.

Het migratietraject naar de nieuwe functie gebeurt in overleg met de vakbonden. Dit migratietraject gaat gepaard met opleiding en begeleiding.

Voor personeelsleden die geen toegang kunnen krijgen tot de nieuwe functie, bvb. doordat zij niet slagen voor een examen, wordt een billijke oplossing gezocht.



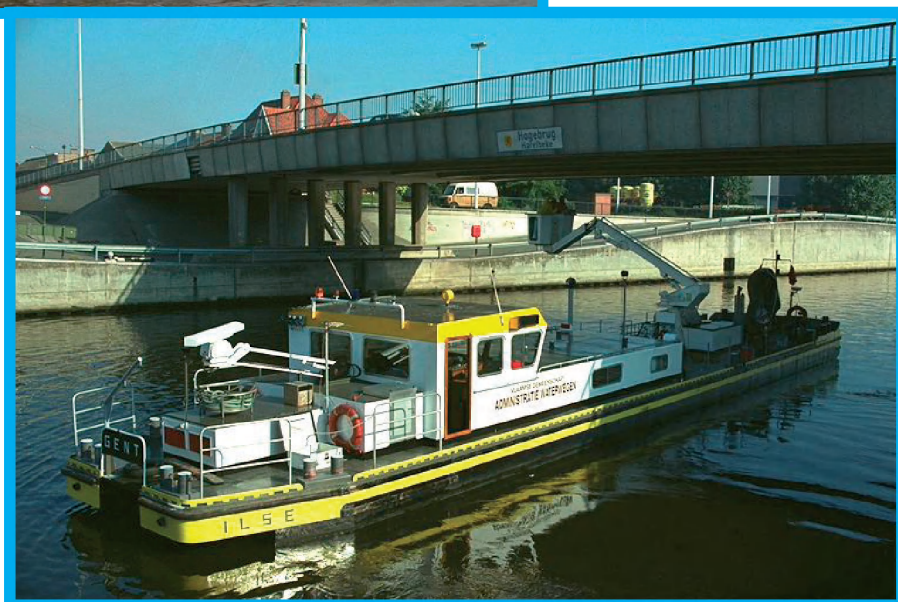
De veren van Langerbrugge en Terdonk: integratie van het technisch beheer van de veerboten in de afdeling Vloot van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) en overdracht van personeel van de veerdiensten naar de afdeling Vloot per 1 juli 2002.



In tegenstelling tot de oorspronkelijke beslissingen werden de dienstboten van de cel Exploitatie niet opgenomen in de voormelde overdracht van het technisch beheer en van het bijhorend personeel naar de afdeling Vloot en werd de integratie in de afdeling Vloot niet doorgevoerd. Hierdoor blijven de dienstboten Rodenbach, Ilse en Lotus in beheer bij de afdeling Bovenschelde.

Deze dienstboten worden momenteel bestuurd door de functiehouders “schipper” die evenwel niet allen de graad hebben van schipper. Teneinde dit te kunnen regulariseren, werd een examen ingericht van “schipper”. De personeelsleden die geslaagd zijn in dit examen, komen op termijn dan ook in aanmerking voor een benoeming in de graad van schipper voor de open te verklaren vacatures.

De dienstboten bestaan uit een dubbele bemanning (M/V). De tweede functie “hulp-schipper” wordt voorlopig toegeleverd uit de personeelsleden die een geldig vaarbrevet hebben voor de handelsvaart of die op kosten van de overheid de kans hebben gekregen om een algemeen of beperkt vaarbrevet voor de pleziervaartuigen te verwerven.

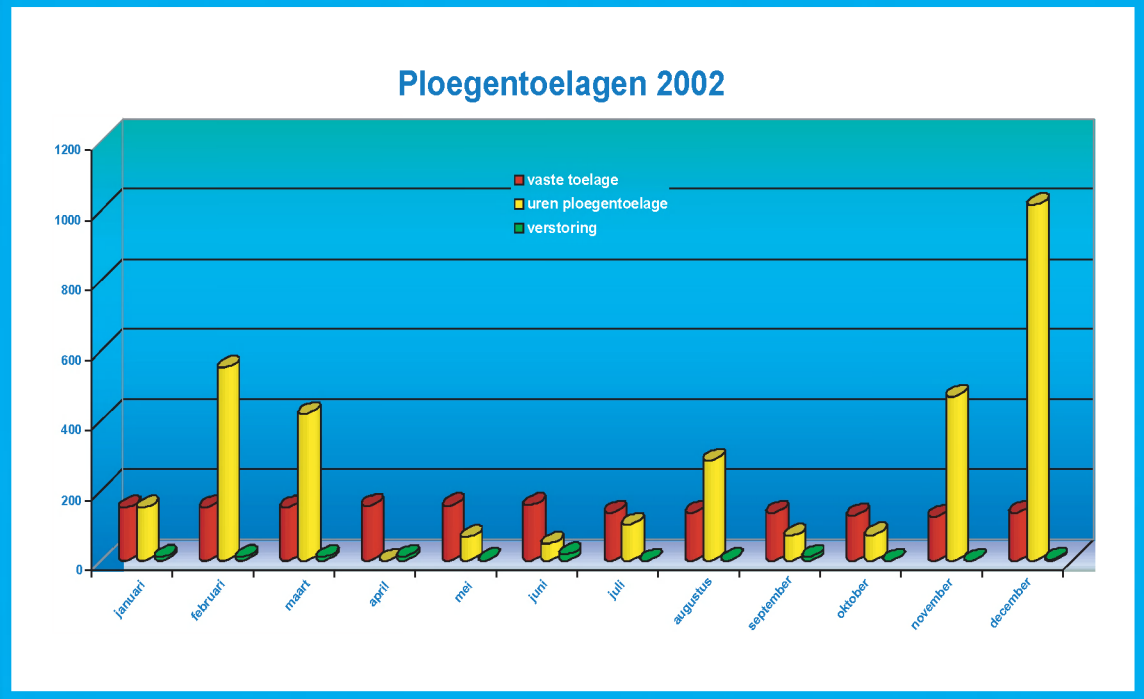


Bediening van de sluizen en stuwen

Met terugwerkende kracht tot 1 juli 2001 werden én de ploegentoeelage én de permanentietoeelage toegekend. Beide toelagen zijn voor hetzelfde tijdstip van prestatie niet cumuleerbaar. Men kan immers niet gelijktijdig van dienst zijn én van permanentie, tenzij men opgeroepen wordt voor vervanging vanuit een permanentiesituatie. Wie opgeroepen wordt voor een prestatie van buiten de permanentie wordt “verstoord” en krijgt hiervoor de verstoringstoelage (uitbetaling van 4u prestatie onder vorm van verstoringstoelage).

De ploegentoeelage kent 2 regimes: ofwel de vaste ploegentoeelage (de betrokkene werkt een volle maand in een ploegensysteem) ofwel de toekenning van een toelage per uur (de betrokkene werkt geen volle maand in een ploegensysteem).

maand	vaste toelage	uren ploegentoeelage	verstoring
1	152	152	11
2	153	552	10
3	153	420	10
4	157	0	12
5	158	68	2
6	159	48	18
7	138	103	1
8	138	287	2
9	138	72	12
10	130	74	0
11	126	470	0
12	138	1017	5



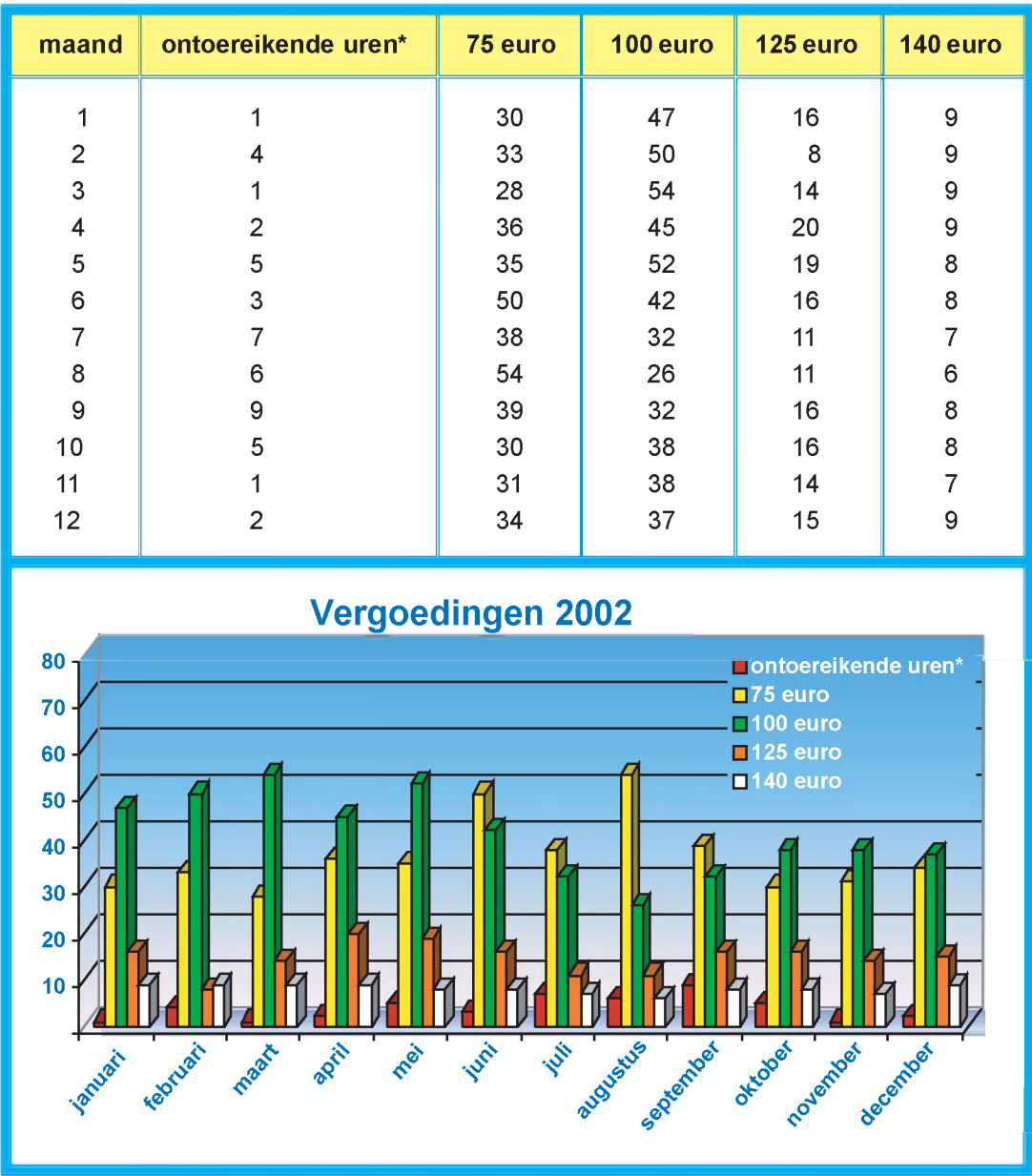
Tot en met juni 2002 zijn de gegevens opgenomen van de veerdiensten Langerbrugge en Terdonk. De gegevens van Zelzatebrug zijn opgenomen tot eind 2002.

De permanentietoelage vervangt de vroegere aanrekening van uren op de lopende rekening voor “wachtdiensten” die van toepassing waren op de kunstwerken met een ‘loketfunctie’.

Het systeem van de permanentie houdt in dat de permanentieplichtigen zich thuis (ruim opgevat) ter beschikking houden om onvoorziene afwezigheden van personeel op te vangen. De permanentie wordt ingericht door de overheid volgens een planningsdocument, waarbij aan de binnenvaartbegeleiders naast prestaties en permanentie (met kans op prestatie) voldoende ruimte wordt gegeven voor rustperiodes. De overheid schikt zich hierbij naar de Belgische norm, die zelfs iets strenger is opgevat dan de Europese norm.

Deze geplande permanentie is bepalend voor het toerekenen van de permanentie-uren die in aanmerking komen voor het berekenen van de deels forfaitair (per schijven van uren) toegekende toelagen. Permanentie is dus evengoed als de prestatie een plicht. Wie er zich aan onttrekt moet een geldige reden hebben.

Gegevens voor 2002: het aantal personen, met de toegekende vergoeding (te verhogen met index)



* betekent dat zij geen toelage kunnen krijgen omdat zij geen 21u permanentie hebben gedaan

Evolutie van de overuren

Hierna wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de stand van uren op de lopende rekening. Deze evolutie wordt per kunstwerk weergegeven.

kunstwerk	stand uren		evolutie
	dec 2002	dec 2001	
AKL: Schipdonk en Balgerhoeke	309,20	228	81,20
AKL: uitwateringssluizen te Heist	554,40	264	290,40
bruggen Moervaart: mobiele ploeg	92,06	32	60,06
BS: sluis + brug te Oudenaarde	2.317,54	3.253	-935,46
BS: sluis te Asper	603,71	1.190	-586,29
BS: sluis te Kerkhove	1.368,20	1.914	-545,80
DD: mobiele ploeg	356,95	154	202,95
DD: sluis + bruggen Geraardsbergen	12,47	-121	133,47
DD: sluis Idegem + brug Zandbergen	123,90	-46	169,90
DD: sluis Pollare + bruggen Ninove	9,06	-89	98,06
DD: stuwsluis te Denderbelle	602,24	299	303,24
DD: stuwsluis te Denderleeuw	46,10	-7	53,10
DD: stuwsluis te Dendermonde	244,90	451	-206,10
DD: stuwsluis + 4 bruggen te Aalst	836,56	53	783,56
KBK: sluis 6,7 en 8 te Zwevegem	628,40	939	-310,60
KBK: sluis 9,10,11 te Kortrijk	403,80	392	11,80
KBK: sluis te Bossuit	410,95	236	174,95
KBK: sluis te Moen	492,90	398	94,90
KRL: sluis te Ooigem	262,01	593	-330,99
Leie: doortocht Kortrijk	-99,23	78	-177,23
Leie: sluis te Harelbeke	1.122,45	1.685	-562,55
Leie: sluis te Menen	507,58	184	323,58
Leie: sluis te St-Baafs-Vijve	645,53	951	-305,47
Leie: Tolpoortbrug te Deinze	412,06	80	332,06
KGT : Meulestedebrug	271,90	197	74,90
ROG: sluis E2 + B2 te Merelbeke	1.362,68	958	404,68
ROG: sluis E1 + B1 te Evergem	1.727,31	1.797	-69,69
KGT: Tolhuissluis - Muidebrug	-75,75	161	-236,75

Uit deze evolutie moge blijken dat het huidige personeelsbestand voldoende ruimte laat voor de verwezenlijking van de tot op heden besliste uitbreiding van uren. Door een oordeelkundige inzet van beschikbare uren op sommige kunstwerken, lijkt een uitbreiding van de zondagsbediening voor de handelsvaart met geringe bijkomende personeelsinzet mogelijk.

Logistiek ondersteuning in het kader van de bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid in het kader van permanentie en de passieve bewaking wordt aan de binnenvaart-begeleiders een GSM ter beschikking gesteld door de Vlaamse overheid (uitvoering van de beslissing genomen in het kader van het overleg met vakorganisaties in het BOC.6.2 van AWZ).

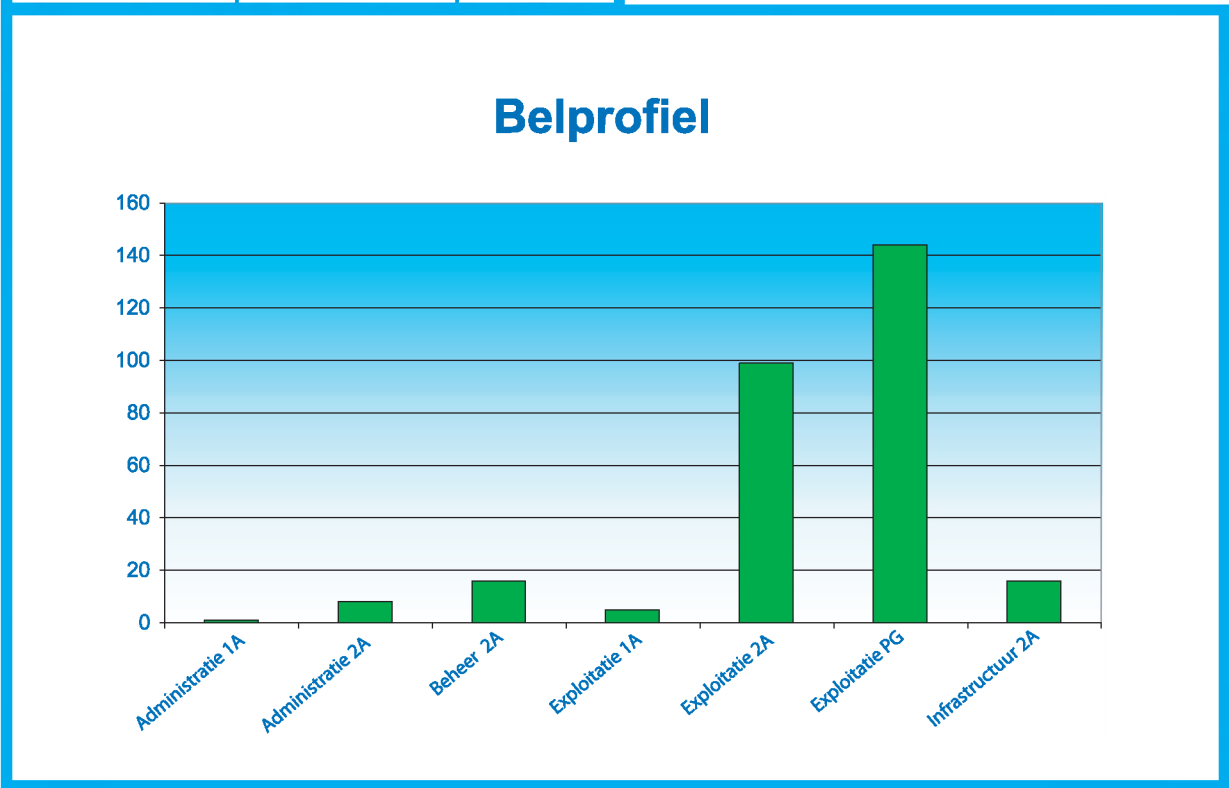
Het aantal GSM's diende in 2002 dan ook in belangrijke mate opgevoerd.
Hierbij een overzicht van de momenteel beschikbaar gestelde GSM's:

a) volgens type en belprofiel:

belprofiel	type	aantal
1A	ten laste van MVG - ook buitenland	6
2A	ten laste van MVG – alleen binnenland	139
PG	dekt jaarlijkse kosten voor bereikbaarheid via PG-kaart	144

b) verdeling over de cellen:

cel	belprofiel	aantal
Administratie	1A	1
Administratie	2A	8
Beheer	2A	16
Exploitatie	1A	5
Exploitatie	2A	99
Exploitatie	PG	144
Infrastructuur	2A	16



Algemene Zaken

De sectie Algemene Zaken heeft er zich vorig jaar extra op toegelegd een effectief aanspreekpunt te zijn voor de andere cellen, en te fungeren als informatie- en documentatiebron ter onderbouwing van de adviezen. Om dit objectief beter te kunnen bereiken legde de sectie meerdere gegevensbestanden aan zoals voor parlementaire vragen en kabinetsnota's, milieu- en bouwvergunningaanvragen (opvolging der termijnen), meldingen, klachten, nutsleidingen, aangiftes OVAM, VMM, bestaande MER's, habitat- en vogelrichtlijngebieden.

AZ wilde er ook een erezaak van maken om de dossiers zo compleet mogelijk samen te stellen en informatievragen omtrent algemene dossiers zo accuraat mogelijk te beantwoorden.

Behalve het verzorgen van de opslag voor documentatiemateriaal ten behoeve van de verticale cellen diende de sectie eveneens als aanspreekpunt voor het redigeren van teksten.

De nog hangende algemene dossiers van Kortrijk werden eveneens ter behandeling overgeheveld naar Gent.

In 2002 verwerkte de sectie:

- 805 Algemene adviesaanvragen,
- 20 Bouw- en milieuvergunningaanvragen.
- 402 Bouw- en milieuvergunningadviesaanvragen
- 98 Kabinetsnota's en parlementaire/schriftelijke vragen
- 80 Meldingen
- 40 Klachten

AZ verleende ook administratieve ondersteuning aan de bekkencolleges en verrichtte de agendering van in- en uitgaande briefwisseling. Tekstverwerking en klassering en archivering van de algemene dossiers behoorden opnieuw tot de dagelijkse taakinvulling.

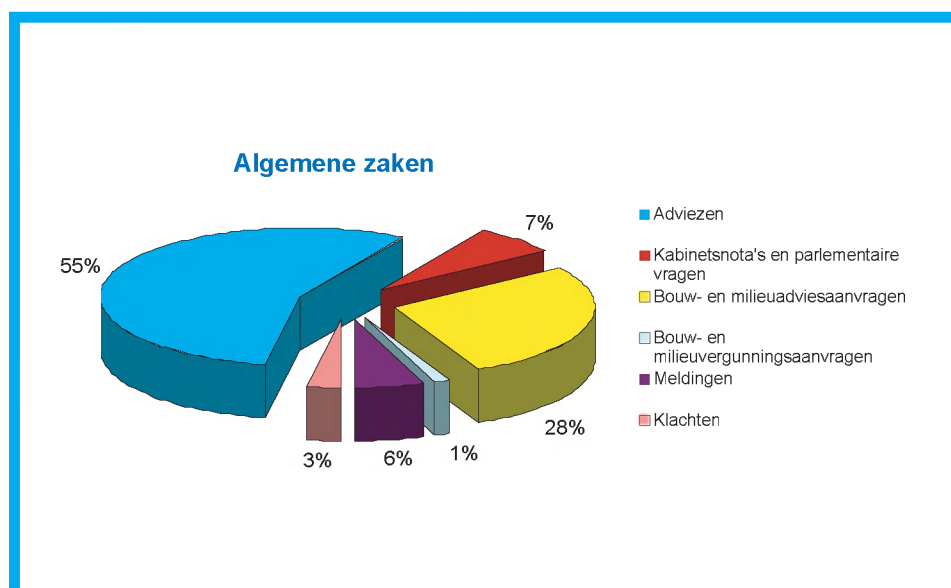
Vorig jaar heeft de sectie eveneens haar medewerking verleend aan de implementatie van het klachtendecreet. Dit decreet van 1 juni 2001 houdende toekenning van een klachtrecht ten aanzien van bestuursinstellingen legt de procedure vast voor de klachtenbehandeling in de eerste lijn.

De sectie AZ heeft nauwlettend toegezien op de effectieve opvolging en uitvoering van het decreet overeenkomstig de geest ervan.

Wanneer een ontevreden burger een klacht indient bij een bestuursinstelling omtrent één door deze bestuursinstelling al of niet verrichtte handeling of prestatie dient deze klacht verplicht behandeld te worden zoals het klachtendecreet dit voorschrijft.

De behandeling van een klacht is inherent verbonden met klantenoverleg en klantgericht handelen; de klachten dienen zoals een melding of een vraag om informatie beschouwd te worden als een positief signaal.

Een melding is geen klacht; slechts wanneer er geen afdoend gevolg werd gegeven aan de melding en de burger geen genoegdoening bekwam kan dit resulteren in een klacht.



Klachtenbeeld 2002:

De klachten werden ondergebracht in volgende clusters: onderhoud, dienstverlening, communicatie en zwerfvuil.

De meeste klachten aangaande onderhoud betroffen schade of tekortkomingen (gladheid) aan het voetpad, wegdek of leuning van bruggen en aansluitende wegenis, belemmering van zicht door wildgroei van bomen en struiken, aanslibbingen, al of niet gegronde gebreken waarover een burger een duidelijke grief uitsprak of neerschreef.

De andere klachten betreffende dienstverlening, communicatie en zwerfvuil waren zeer gering.

Alle klachten werden geregistreerd en onderzocht naar gegrondheid. In geval van gegronde klacht werd naar een passende oplossing gezocht.

Op jaarbasis werden er 40 klachten genoteerd, waarvan 5 ongegrond. Het aantal klachten bleef dus vrij gering ten opzichte van het dubbel aantal meldingen (ongeveer 80 op jaarbasis). Het aantal meldingen dat uiteindelijk tot klachten leidde bleef beperkt tot 3.

Evaluatie van het klachtenbeeld van de afdeling:

De klachten situeerden zich voornamelijk op het vlak van onderhoud en herstellingen uit te voeren aan bruggen en aanliggende infrastructuur, evenals aanslibbingen en ondieptes in de waterwegen.

De klachten waren hoofdzakelijk gerelateerd aan reeds bestaande knelpunten: een tekort aan onderhoudsbudget en de baggerproblematiek.

Concrete realisaties:

De klachten hebben de noodzaak van bepaalde onderhoudswerken nogmaals beklemtoond. Er was ook duidelijk vraag naar meer veilige trajectvoorzieningen voor fietsers of autoverkeer.

Klachten van obstakels, aanslibbingen konden gedeeltelijk worden ondervangen door de baggerwerken die uitgevoerd werden in 2002. Door deze baggerwerken kon eveneens de toegelaten diepgang worden verhoogd vb. Kanaal Gent-Oostende tussen Bierstalbrug en Schipdonk (van 2,5 m naar 2,7 m) en tussen Schipdonk en Brugge (van 2,3 m - 2,4 m naar 2,5 m). Voor de Ringvaart om Gent werd eind 2002 de toegelaten diepgang hersteld op 3 m. Wat de andere klachten betreft, hebben de maatregelen, door de afdeling getroffen, afdoende resultaten afgeworpen zoals tot op heden uit het klachtenbeeld valt af te leiden. Het betrof hier slechts enkele éénmalige feiten.

Concrete voorstellen tot verbetering op basis van signalen van de behandelde klachten:

- Het basisbudget voor onderhoud werd opgetrokken.
- Wegwerken van de knelpunten op de waterwegen van het Leiebekken door het ter beschikking stellen van de Kallemoeie-Papelenvijver als stortplaats. Dit is voorzien in de loop van 2003-2004.
- Prioritair uitvoeren van bepaalde onderhoudswerken aan kunstwerken vb. aanbrengen van stroefheidslaag op brugwegdek ter verhoging van de veiligheid van fietsers.

Vergunningen

De sectie vergunningen werd geconfronteerd met een nieuw vergunningenbesluit. Het bestaande retributiebesluit van 16 maart 1994 werd opgeheven

Het nieuwe besluit dateert van 29 maart 2002 houdende toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein, van de wegen, de waterwegen en aanhorigheden, de zeewering en de dijken.

Het besluit werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 mei 2002 en trad in voege vanaf 1 juni 2002.

De retributies der bestaande vergunningen dienden te worden herberekend vanaf 1 januari 2003.

Er werd ook gewerkt aan een protocol tussen het Vlaams Gewest en de nutsmaatschappijen, om een overeenkomst te bereiken betreffende de modaliteiten voor de uitvoering der werken en inning der retributies.

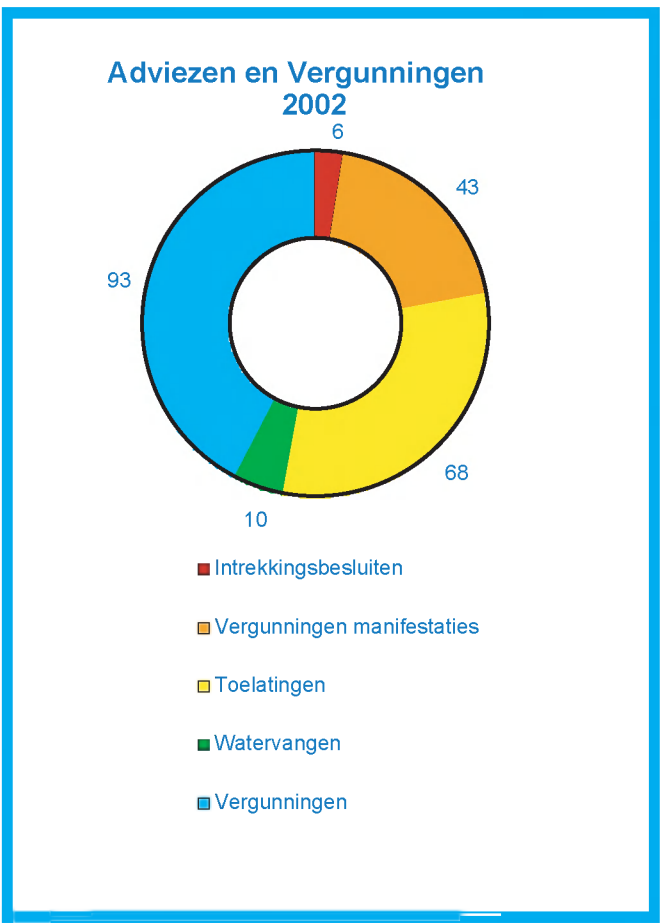
De vergunningen der vervoerleidingen worden door de beheerder van het domein afgeleverd.

Alle vergunningen voor waterleidingen zijn volledig retributievrij met uitzondering van een éénmalig vast recht.

De watercaptaties (watervangen) zijn nog steeds onderhevig aan toepassing van het Besluit van de Vlaamse Executieve van 3 mei 1991 betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens.

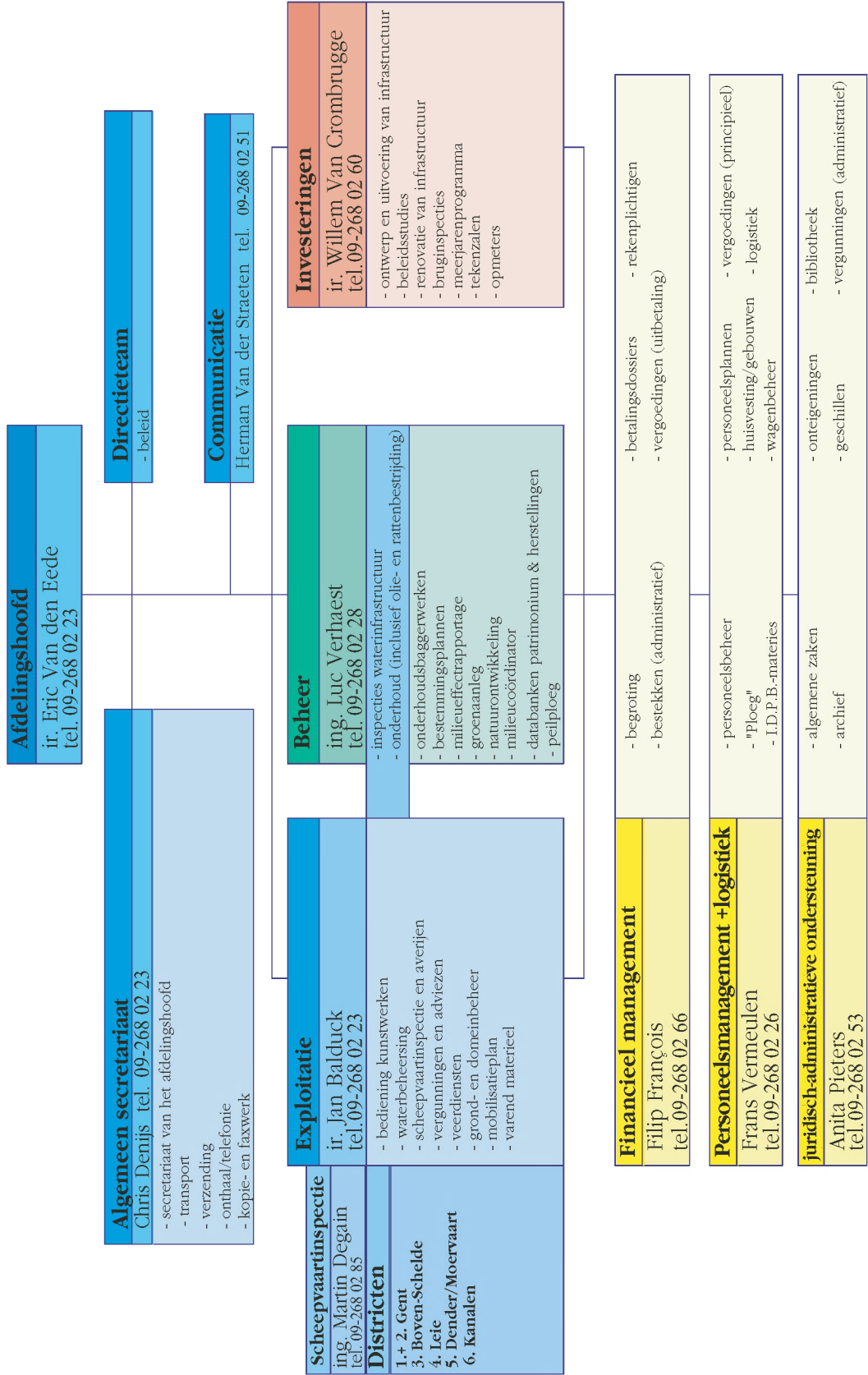
Het boekhoudkundig systeem Orafin heeft zich definitief ingeburgerd. Alhoewel het systeem zeer traag werkte is men toch erin geslaagd om de facturatie volledig rond te krijgen.

Er werden door de dossierbehandelaar van de sectie vergunningen en de rekenplichtige 1987 dossiers voorbereid voor invordering en gefactureerd.



ORGANOGRAM AFDELING BOVENSCHHELDE

01/07/2002



Organogram Districten Sectoren 01/11/02

Nederkouter 28 9000 GENT. Ó Tel.: 09-268 02 11 - Fax: 09-268 02 72 Celhoofd exploitatie: **ir. Jan Balduck** Ó Tel.: 09-268 02 11 Scheepvaartinspecteur: **ing. Martin Degain** Ó Tel.: 09-268 02 85- Fax: 09-268 02 81
KORTRIJK Ó Tel.: 056-23 60 11 Ó Fax: 056-21 24 12
GSM wachdienst: **0475-87 80 09**

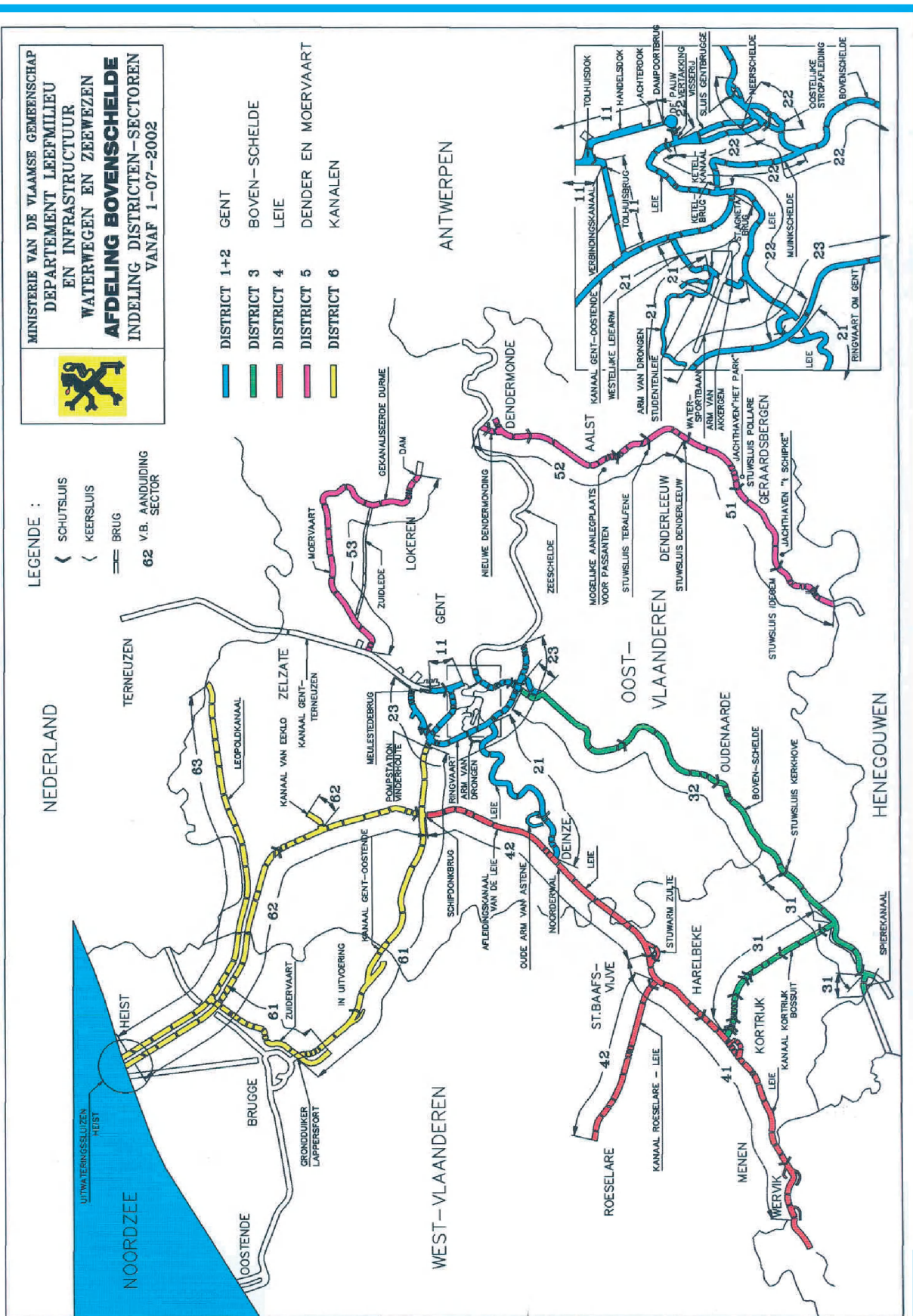
District 1 + 2 Gent	District 3 Boven-Schelde	District 4 Leie	District 5 Dender/Moervaart	District 6 Kanalen
ing. Christian Bouche Westbeksuis 26 9940 Evergem Tel.: 09-253 68 26 Fax: 09-253 68 02 GSM: 0478-23 37 89 Michel Rombaut	ing. Herman De Clerck Eindrieskaal 14 9700 Oudenaarde Tel.: 055-23 24 72 Fax: 055-23 24 98 GSM: 0478-23 37 91 Lue Van Wymeersch 055-23 24 70 Hoofdeentrale district 055-23 24 70	ing. Jean-Pierre Labarque Passionistenlaan 82 8500 Kortrijk Tel.: 056-23 60 66 Fax: 056-21 24 12 GSM: 0478-55 11 25 Monique Deconinck 056-23 60 75 Maria Verslype 056-23 60 65	ing. Willy Callebaut Zeebergkaal 6 9300 Aalst Tel.: 053-76 94 76 Fax: 053-76 94 77 GSM: 0478-20 78 20 Jacques Van Aelbrouck 053-76 9470	ing. Maurice Buelens Westbeksuis 26 9940 Evergem Tel.: 09-253 50 94 Fax: 09-253 89 90 GSM: 0478-23 37 90 Sonia Pieters
Sector 11: - Kanaal Gent-Terneuzen opwaarts Meulstedebrug (brug inbegrepen) - Verbindingskanaal Rudy Van Damme GSM: 0478- 23 09 78	Sector 31: - Boven-Schelde t/m Kerkhove - Kanaal Bossuit-Kortrijk - Spieterekanaal Jean-Pierre Vanstaen GSM: 0478-23 09 75 Tel.: 055-23 24 81	Sector 41: - Grensleie - Leie tot St-Baafs-Vijve Johan Vermeersch GSM: 0477-58 16 19	Sector 51: - Dender: Geraardsbergen tot Teraifene (inbegrepen) Gustaaf Sterck GSM: 0477-58 16 08 Tel.: 053-76 94 73	Sector 61: - Kanaal Gent-Oostende tot Brugge - Zuidervaat Etienne De Petter GSM: 0477-58 15 63
Sector 21: - Leie afwaarts Deinze (Noorderwal) - Kanaal Gent-Oostende te Gent - Leiearmen te Gent	Sector 32: - Boven-Schelde afwaarts Kerkhove Cristin Speckstadt GSM: 0477-58 17 27	Sector 42: - Kanaal Roesselare-Leie - Leie vanaf St-Baafs-Vijve (inbegrepen) afwaarts - Afleidingskanaal van Deinze tot Merendree Hendrik Bruneel GSM: 0478-23 09 76	Sector 52: - Dender: Teraifene tot Dendermonde André Jordens GSM: 0477-56 04 57	Sector 62: - Afleidingskanaal van Merendree (inbegrepen) tot Heist - Kanaal van Eeklo Marc Versluys GSM: 0476-91 48 13
Sector 22: - Scheldebekken en Leie te Gent Andre Masquellier GSM: 0477-58 15 94			Sector 53: - Moervaart - Dumie Danny Verdegem GSM: 0477-58 16 17	Sector 63: - Leopoldkanaal - Uitwateringsluizen Heist Willy De Clercq GSM: 0477-58 15 56 Tel./Fax: 09-377 10 51
Sector 23: - Ringvaart om Gent - Tjarn Edouard Van Damme GSM: 0478-23 09 80 - Ringvaart om Gent (stuw en sluis Merelbeke en afwaarts gedeelte) Rudy Van Damme GSM: 0478-23 09 78				
Mobiele ploeg binnenstad Gent: GSM: 0477-61 87 13 Evergemsuis 1 bewaking: GSM: 0477-58 18 15 Mobiele ploeg Gentbrugge: GSM: 0477-58 18 04 Merelbeksuis 1 bewaking: GSM: 0477-58 18 30	Aspersluis bewaking: GSM: 0477-58 17 94 Kerkhovensluis bewaking: GSM: 0476-59 02 96 Oudenaardesluis 1 bewaking: GSM: 0476-59 01 56 Mobiele ploeg Kan. Bossuit-Kortrijk: GSM: 0477-58 18 11	Mobiele ploeg doortocht Kortrijk: GSM: 0477-58 18 13 Harelbeksuis 1 bewaking: GSM: 0477-58 18 58 Menensluis bewaking: GSM: 0477-58 18 47 Ooigemsluis 1 bewaking: GSM: 0477-58 19 07 St. Baafs-Vijve 1 bewaking: GSM: 0477-58 18 85	Mobiele ploeg Moervaart en blokvaart: GSM: 0476-20 95 82 GSM: 0476-20 95 84 Mobiele ploeg Aalst: GSM: 0476-20 95 88 Dendermondesluis: GSM: 0476-38 16 42 Mobiele ploeg Geraardsbergen: GSM: 0476-20 95 86 Mobiele ploeg Idegem-Zandbergen: GSM: 0477-58 18 06	Mobiele ploeg A.K.L.: GSM: 0477-67 51 52 Mobiele ploeg Heist: GSM: 0475-55 99 09 Mobiele ploeg Kan. Gent-Oostende: GSM: 0475-45 03 96 Heist uitwateringsluizen: GSM: 0476-93 61 19 Tel.: 050-55 13 80 Schipdonksluis: Tel/Fax: 09-372 70 27



LEGENDE :

- < SCHUTSLUIS
- < KEERSLUIS
- == BRUG
- 62 V.B. AANDUIDING SECTOR

- DISTRICT 1+2 GENT
- DISTRICT 3 BOVEN-SCHELDE
- DISTRICT 4 LEIE
- DISTRICT 5 DENDER EN MOERVAART
- DISTRICT 6 KANALEN





**Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap**

Samenstelling

Afdeling Bovenschelde

Verantwoordelijke uitgever

ir. Eric Van den Eede

Afdelingshoofd

Nederkouter 28

9000 Gent

Coördinatie en lay-out

Herman Van der Straeten

Dank aan allen die een bijdrage leverden

Fotografie

Luchtfoto's:

- Kluizendok: Henderyckx - Izegem

- Beernem, Kallemoeie, Deinze, Callemansputte, Zelzate, Boven-
Schelde: AOSO - ATO - sectie Foto en Video

Depotnummer

D/2003/3241/221

Druk

Drukkerij Claes Printing

Voorraad

2500

Uitgave

juli 2003

