

AWZ jaarboek 1999

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Waterwegen en Zeewezen

01.3.

jaarboek 1999

Inhoudstafel

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

ACTIVITEITEN
INTEGRAAL WATERBEHEER

Waterbeheersing
Waterbouwkundig Laboratorium 8
Maasdijkenplan 8
Ruimingswerken voor betere waterafvoer 9
Het project TERRA 9
Injectie van de zeedijk 11
De Demer bloeit opnieuw open 12
Uitzonderlijke laagwaters hoger dan normale hoogwaters 13

Scheepvaart en binnenvaart
Kwaliteitszorg 15
Samenwerking met Nederland 15
Schelderadarketen 16
HAZMAT 17
Kustwacht 17
Vlaamse zeereddingsdienst 18
Verdieping van de Schelde 19
RIS-Vlaanderen 21
Loodsen en beloodsen 21
Uitbreiding bedieningsuren van kunstwerken 24

Economie
Albertkanaal 25
Renovatie van de haven in Oostende 25
Kaaimurenprogramma 26
Nieuwe kaaimuur in de haven van Zeebrugge 26
Nieuwe trafieken op de binnenwateren 27
Verrebroekdok 28
Deurganckdok 28
Dammepoortsluis verwerkt bredere schepen 28
Electrabel-kolen naar binnenvaart 29

Ecologie
Beleidsvisie 30
Natuurtechnische milieubouw 34
Grensmaas 34
Integraal waterbeleid in de Demervallei 35

Recreatie
Nieuwe steigers voor de pleziervaart 37
Eén derde meer pleziervaart 37
Pleziervaart 1999 39
Gent 39
Bommen op het strand 39

COMMUNICATIE

Externe relaties 40
Public Relations
Portival – Antwerpen 41
Rode Kruis Duck Race – Nieuwpoort 41
Persvoorstelling helikopterbeloodsing 41
Website AWZ 42
Monumentenzorg 42
Opening Staketsel Nieuwpoort 43
Infostand aan sluizencomplex Plassendale 43
Open Havendag Oostende 44
Vlaanderendag 44
Bezoeken aan het Zeewezen 46
Open Schooldag 46

Denk- en studiewerk
La Coruña 47
Club van Lissabon 47
Studiedag over integraal beheer van de kustzone 47
Studie maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen 49
Economische studie Seine-Schelde 50
Middelenmanagement 50
Zeewetenschappelijk onderzoek 51
Werkgroep Gelijke Kansen AWZ 51

STATISTIEKEN PERSONEEL
Aantal personeelsleden 52
Man-vrouw 52
leeftijd 53

STATISTIEKEN BEGROTING
Begroting AWZ 54
Beheersverdeling
Havens, Waterbeheer, Maritieme Toegang
Maritieme Toegang
Havens
Binnenvaart
Waterbeheersing en Zeewering

Woord vooraf...

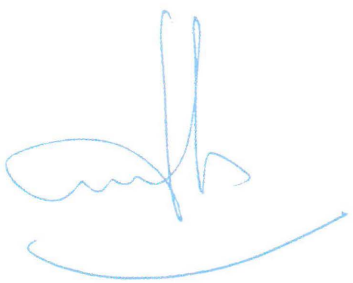


Het samenstellen van een jaarboek brengt altijd een zweem van nostalgie met zich mee. Het is immers een terugkijken naar het voorbije jaar. Herinneringen, samenraapsels van gedachten als het ware, die opborrelen bij het overlopen van activiteiten, realisaties, projecten en nog meer van dergelijke mooie woorden.

Sommige van deze gedachten liggen nog vers in het geheugen, andere lijken wel uit lang vervlogen tijden te komen. En toch, 1999 ging weer sneller voorbij dan verwacht. De milleniumovergang is ondertussen achter de rug en het 'magische' jaar 2000 is al volop aan de gang.

AWZ is alleszins klaar om ook in dit nieuwe tijdperk ten dienste te staan van haar klanten.

Ik hoop van harte dat je je geboeid laat meedrijven door dit overzicht en dat je evenveel plezier beleeft aan het lezen ervan dan wij aan het samenstellen



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 @ 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 @ 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 @ VNA@lin.vlaanderen.be

→ sturen van het nautisch beheer om een doelmatige, vlotte en veilige scheepvaart te verzekeren
→ ondersteuning van het nautisch beleid
→ initiëring van nautische reglementering
→ algemene kaderstelling voor en sturing van de nautische dienstverlening, in eerste instantie de begeleiding van de verzelfstandiging van het Loodswezen
→ gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied met Nederland
→ verder uitbouwen van RIS-Vlaanderen (Rivier Informatie Service).

Afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek (WLH)

Berchemlei 115, 2140 Borgerhout-Antwerpen
tel 03 236 18 50 fax 03 235 95 23 @ 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 @ scheepvaartbegeleiding@lin.vlaanderen.be

→ het verzekeren en bevorderen van een veilige en vlotte scheepvaart op de Schelde en haar mondingen d.m.v. een doeltreffende VTS-systeem (Vessel traffic Services)
→ het beheren en onderhouden van de Schelde Radarketen, in overleg met Nederland
→ ondersteunen van het loodsen bij het geven van loodsen op afstand vanuit de Radarcentrale Zeebrugge

→ verzekeren van de maritieme verkeersleiding voor de haven van Oostende
→ het in een latere fase uitoefenen van het nautisch vaarwegbeheer en van de nautische autoriteit bij en na een eventuele verzelfstandiging van de Vlaamse loodsdienst.

Afdeling Vloot

Sir Winston Churchillkaai 2, 8400 Oostende
tel 059 56 63 11 fax 059 56 63 15 @ 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 @ 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 @ maritieme_schelde@lin.vlaanderen.be
fax 03 231 20 62

→ onderhoudt de vaarweg in de Westerschelde i.s.m. Nederland
→ beheert en onderhoudt het onderwaterbed van de Beneden Zeeschelde
→ meet de bathymetrie en het tijregime van het Zeescheldebekken
→ houdt met Nederland gemeenschappelijk toezicht op de Scheldevaart

Afdeling Bovenschelde (BS)

Nederkouter 28, 9000 Gent
tel 092 35 00 11 fax 092 35 00 72 @ 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 @ waterwegen_kust@lin.vlaanderen.be

→ Staat in voor de kustverdediging en beheert strand en duinen
→ Ontwerpt, realiseert, beheert en onderhoud 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 @ 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 Zeekaneel Brussel - Schelde

Afdeling Maas en Albertkanaal (MA)
Lombaardstraat 26, 3500 Hasselt
tel 011 22 36 37 fax 011 24 33 90 @ maas_albertkanaal@lin.vlaanderen.be

→ voert infrastructuurwerken uit op Albertkanaal en kanalen ten noorden ervan
→ beheert en onderhoudt de Schelde-Rijn verbinding, de Antitankgracht en de Gemeenschappelijke Maas
→ beheert Bailey materiaal van LIN in Burcht

Waterbouwkundig Laboratorium

Het uitstippelen van een nieuwe integrale visie inzake waterbeleid, waarbij een duurzame en multifunctionele ontwikkeling van de watersystemen in Vlaanderen centraal staat, dient te worden ondersteund door studies en metingen.
Deze zijn gecentraliseerd bij de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch onderzoek, waar dienaangaande in 1999 volgende onderzoeks- en meetactiviteiten werden aangevat of verder gezet.

Veiligheidsniveau tegen overstromingen.

Alle thans bestaande plannen vertrekken van een beveiliging tegen een bepaalde waterstand. In de nieuwe visie wordt het uitgangspunt dat overstromingen niet altijd meer te vermijden zijn en zij dus dermate onder controle moeten gebracht worden dat zij een minimale schade toebrengen. Het onderzoek naar het vaststellen van een gedifferentieerd veiligheidsniveau voor gans Vlaanderen geschiedt dan ook vanuit de sociale en economische imperatieven in functie van de bestemming.

Hydrologische metingen en Hydrologisch Informatiecentrum.

Naast de operationele taak om de waterstanden en debieten op de Vlaamse waterwegen en waterlopen die niet aan getij onderhevig zijn, continu te monitoren wordt een Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) uitgebouwd dat in crisissituaties op basis van alle hydrologische gegevens en wiskundige modellen continu informatie zal vrijgeven over de huidige en de verwachte toestand op de bevaarbare waterlopen.

Zuinig beheer van de zoetwater reserves.

Ook in Vlaanderen is zoetwater een zeldzaam goed, zodat de regio aangewezen is op aanvoer van de Maas en de ondergrond wordt leeggepompt, zodat de bodem verdroogt. In plaats van het water zo snel als mogelijk naar zee af te voeren wordt het nieuwe uitgangspunt nu dit water zo traag mogelijk af te voeren. Maatregelen om dit te verwezenlijken, zonder bij grote afvoer het overstromingsgevaar te vergroten, worden thans bestudeerd.

Maasdijkenplan

Het Maasdijkenplan, ging met rasse schreden vooruit. Bij het hoogwater van december '99 was de toestand op elk moment onder controle: de werken bewezen hun nut !
De dijk Geneuth - Zuid Willemsvaart werd afgewerkt en de werken aan de afsluitconstructie voor de Ziepbeek werden voltooid. De werken aan de dijk Vucht - Mazenhoven begonnen in juni 1999. Op de gemeenschappelijke Maas te Dilsen Stokkem werd een nevengeul gemaakt, ter bescherming van de winterdijk.



Maasdijkenplan

Ruimingswerken voor betere waterafvoer

Aan de hand van het Mathematisch Model van het IJzerbekken zijn een aantal simulaties uitgewerkt omtrent bagger- en ruimingswerken. Het hydrologisch en hydrodynamisch numeriek model bestaat uit allerlei nauwkeurige gegevens betreffende topografie, bathymetrie, hydrologische en hydrografische meetresultaten en een kwaliteitsmodule voor het water. Die gegevens worden in een computer ingegeven om een wetenschappelijke basis te vormen ter ondersteuning van de maatschappelijke discussie rond waterbeheersing in functie van veiligheid, landbouw, economie en ecologie. Het Mathematisch Model is het hart van het beheerssysteem voor het IJzerbekken en bewijst reeds zijn nut bij het uitwerken van aanvaardbare en realistische maatregelen voor een integraal waterbeleid in het IJzerbekken.

Zo is uitgemaakt dat voor een betere afvoer van het water uit het bekken naar Nieuwpoort en via de haven naar zee, aanzienlijke ruimingswerken nodig waren in zowel de IJzer zelf als in het kanaal van Nieuwpoort naar Duinkerke en het Lokanaal. In opdracht van de afdeling Waterwegen Kust is in 1999 met de eerste fase van deze baggerwerken gestart. In het Lokanaal werd slib geruimd, evenals in het vak van de IJzer, begrepen tussen Fintele en Roesbrugge en in het vak tussen Nieuwpoort en Veurne van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. De uitvoering van deze werken gaat nog door in 2000 en zou pas afgewerkt zijn in april 2001. Het geruimde slib wordt telkens afgevoerd en opgespoten op het stort De Nieuwe Stede. Begin 2000 wordt het startsein gegeven voor de uitvoering van een tweede fase.
Na deze ruimingswerken zal het mogelijk zijn om in het IJzerbekken een optimaal afvoerdebiet te realiseren.

Maas

In het kader van het verdrag over de verdeling van het Maaswater tussen Nederland en Vlaanderen werden nieuwe voedingsriolen op de Zuid-Willemsvaart aan sluis 17 te Lozen en sluis 18 te Bocholt gebouwd.

Het project TERRA

Begin januari 1998 startte officieel een internationaal project rond het Integraal Kustzonebeheer. De afdeling Waterwegen Kust verkreeg voor TERRA de medewerking van de Provincie West-Vlaanderen die voor de concrete uitwerking en zowel de inhoudelijke als structurele ondersteuning in 1999 een projectmanager aanduidde. Meteen werden twee buitenlandse Europese partners aangetrokken uit Griekenland en Portugal.
De bedoeling van het project was drieledig. In een eerste fase zou een plan worden uitgewerkt voor Integraal Kustzonebeheer. Voor het Vlaamse duinengebied tussen de Franse grens en Westende (Middelkerke) zou men een actieplan opmaken. Tenslotte zou een communicatiestudie worden uitgevoerd voor het verhogen van het lokaal draagvlak door de ruime publieke bekendmaking van het begrip Integraal Kustzonebeheer en de sensibilisering daaromtrent.

Een herkenbare noemer

Het plan voor Integraal Kustzonebeheer zou benevens een strategie voor de Vlaamse kust ook een globale strategie inhouden die bruikbaar is voor alle partners. Aan de opmaak van dit plan gingen in mei 1999 contacten vooraf met de Griekse partners in Kavalla, waar de knelpunten in de kustzone werden waargenomen en besproken. Vooral ruimtelijke planning was hier het hoofdthema.
In Pori aan de Finse kust kwamen in juni 1999

alle lopende TERRA-projecten aan bod. Daar werden de vorderingen besproken en geëvalueerd.
In september 1999 kwamen de partners bijeen in het Portugese Faro om de problemen aan te kaarten die te maken hebben met de grote toeristische druk op de kustzone, zoals massatoerisme en de daaruit voortspruitende moeilijkheden inzake bebouwing, mobiliteit en vervuiling. Ook de conflicten met natuurbehoud en -bescherming stonden op de agenda van de bijeenkomst.
Voor het actieplan dat de Vlaamse kust betreft werden diverse studieopdrachten uitgewerkt, die nu nog lopen.
Tenslotte is medio 1999 gestart met een communicatiestudie die vooral gericht is op de bekendmaking van het TERRA-project, het vertrouwd maken van het begrip Integraal Kustzonebeheer en het herkenbaar groeperen van alle lokale projecten onder deze noemer.

Inrichtingsplannen voor de kustzone

In het kader van het integraal beheer van de kustzone worden gebiedsvisies en inrichtingsplannen uitgewerkt voor de duinengebieden, de zogenaamde zeereepduinen die langs de Vlaamse kustlijn liggen en beheerd worden door de afdeling Waterwegen Kust. Bij de opmaak van die visies en plannen streeft men naar de verzoening, enerzijds van alle gebruikers en anderzijds van alle functies van deze duinen, binnen de perken van de vastgestelde ruimtelijke ordening. In de eerste plaats denkt men daarbij aan de natuurwaarden van de duinen, de recreatie in de duinen en de natuurlijke zeewerende functie.
In 1999 is de afdeling Waterwegen Kust gestart met het opstellen van een gebiedsvisie voor de zeereepduinen ten oosten van Oostende en in Bredene. Er werd nog een actieplan opgemaakt voor het beheer van de duingebieden tussen de Franse grens en Westende, meer bepaald voor de zeereepduinen in Lombarsijde. Voor een aantal strandtoegangen door de duinen tussen Bredene en De Haan is een herinrichtingsplan gerealiseerd.

De Fonteintjes

De afdeling is bovendien gestart met de praktische uitwerking van het inrichtingsplan dat in 1998 was opgemaakt voor de duinenzone tussen Blankenberge en Zeebrugge.
Dit plan beoogt een verbetering van de geleiding van recreanten, meer bepaald wandelaars en vissers, de bescherming van de natuurwaarden van het reservaat De Fonteintjes, en het instandhouden van de zeereepduinen als natuurlijke zeewering. Een hele reeks concrete maatregelen zijn in het plan opgenomen. Zo voorziet men het bouwen van houten trappen als strandtoegangen over de duinen, het plaatsen van afsluitingen en het afschaffen van diverse paden. Er worden natuureducatieve borden opgetrokken, de visoevers worden opgewaardeerd door de aanleg van vissteigers en in het reservaat verwijdert men de exotische vegetatie.



reservaat De Fonteintjes

Zwakke plekken in kustverdediging aangepakt

Door een extern bureau is in 1998 voor de afdeling Waterwegen Kust een studie uitge-

voerd over het structureel herstel van de kustverdediging. In dit kader is vastgesteld dat de natuurlijke zeewering, in dit geval de stranden op grondgebied van Blankenberge en Knokke-Heist erg verzwakt waren door de aanzienlijke zandafslag van de jongste jaren. Ter hoogte van het domein Duinse Polders in Blankenberge en in de zone tussen het Rubensplein en de Lekkerbek in Knokke-Heist drong de uitvoering van strandverhogingen zich op.



zeedijkglooiing

De tijdelijke vereniging Noordzee & Kust startte de werken nog voor het jaareinde van 1998. De stranden werden gevoed door het opspuiten van zandrijke specie die men gewonnen had bij de uitvoering van baggerwerken in de vaargeulen op zee naar de kusthavens en naar de Westerschelde. Met diverse zware sleephopperzuigers die 2.500 tot 3.500 kubieke meter zeezand kunnen bevatten, werd het zand gehaald ten zuiden van de boei Bruggen & Wegen S1, en in de Geul 1 aan de Akkaertbank. Daarna is het zand via een drijvende persleiding op de twee stranden opgespoten.

Strandverhoging beschermen

Aan de Duinse Polders in Blankenberge is op die manier het strand verhoogd over een lengte van ruim 1.100 meter. Hiertoe waren zo'n 490.000 kubieke meter zeezand nodig.
De zone tussen het Knokse Rubensplein en de Lekkerbek kreeg 460.000 kubieke meter zand toebedeeld, dat werd gespreid over zowat 2,5 kilometer strand.
Om de verhoogde strandzone aan de Duinse Polders te beschermen worden in de loop van het jaar 2000 nog 4.500 strekkende meter rijshouthagen en strandschermen geplant, in ruitvormige patronen, om de zandverstuiving in te tomen.

Injectie van de zeedijk

Men zou kunnen stellen dat de zeedijk van Oostende ernstig ziek is, meer bepaald het gedeelte tussen het Casino Kursaal en het Zeeliedenmonument dat dateert uit 1870 en dat de oude stadskern tegen het geweld van de zee moet beschermen.
Winter na winter, storm na storm staat de zeedijk bloot aan de aftakeling door het zeewater. Overslaande golven veroorzaken elke keer weer zware schade.
Bij een nauwlettende detectie zijn in het dijklichaam holten en spleten gevonden. Deze zijn vooral ontstaan door uitspoeling en bevinden zich onder de glooiingsbekleding. Zowel de stabiliteit van de zeedijk, als de weerstand tegen golfaanvallen verminderen hierdoor.

Holten vullen

In afwachting van een structurele aanpak van de kustverdediging ter hoogte van Oostende, in casu de verhoging van het strand voor de zeedijk, de realisatie van een groeistrand, probeert de afdeling Waterwegen Kust de zeedijk door reparaties en onderhoud in goede vorm te

houden. Vanaf juni 1999 werden werken uitgevoerd voor de versteviging van het dijklichaam. Door gaten die in de glooiingsbekleding zijn geboord werd in de opgespoorde holten een mengsel van water en cement geïnjecteerd om deze op te vullen en verdere uitspoeling te verhinderen. De werken zijn uitgevoerd in twee fasen, deze tijdelijke maar voor de veiligheid en bescherming meer dan noodzakelijke maatregel kost ruim 110 miljoen frank.

Nieuwe zeedijkglooiing

In het kader van de kustverdediging worden geen nieuwe zeedijken meer gebouwd. De klemtoon ligt tegenwoordig op de zachte zeewering, waarbij het natuurlijk spel van strand en zee zoveel mogelijk wordt hersteld. Nochtans onderhoudt de afdeling Waterwegen Kust de bestaande harde zeewering en renoveert deze waar nodig.

Middelkerke

In 1999 was men in de kustgemeente Middelkerke reeds aan de vijfde fase toe bij de renovatie van de zeedijkglooiing. De bestaande bekleding vertoonde hier belangrijke gebreken en ouderdomsverschijnselen, zodat gewoon onderhoud niet meer volstond en men moest overgaan tot volledige herbouw. De bestaande glooiing werd over een zone van zo'n 100 meter totaal opnieuw geconstrueerd. Bij die gelegenheid is voor de bestaande houten beschoeiing aan de teen van de dijkhelling een stalen damwand ingeheid. De bekleding die op baksteenmetselwerk rustte werd stelselmatig uitgebroken en vervangen door een laag gewapend beton waarop zware geprefabriceerde betonblokken zijn gemetseld. De overgang tussen de dijkglooiing en de zeedijkwandelweg is afgewerkt met een nieuwe deksteen uit architectonisch beton. De wandelweg is uitgevoerd met een nieuwe bevloering in gebakken tegels. Men ving de werken begin juni aan en ze zullen doorgaan tot medio 2000.

De Demer bloeit opnieuw open

September 1998:

Van zondagnamiddag 13 tot maandagmiddag 14 september 1998 viel er een ware zondvloed in combinatie met een noordwestenstorm over het noorden en het oosten van België. Hierdoor kregen in het Vlaams gewest voornamelijk de rivierbekkens ten noorden van Antwerpen, waaronder het Demerbekken, extreem grote hoeveelheden water te verwerken. Het was bovendien reeds meer dan 3 weken regelmatig aan het regenen, waardoor deze neerslag op een quasi volledig verzadigde bodem viel. De afvoer van extreem grote hoeveelheden water via de Demer, haar zijrivieren en beken was bijgevolg onvermijdelijk. Het gevolg hiervan was zeer veel menselijk leed en een enorme hoe-



Aarschot - De Demer treedt buiten haar oevers

veelheid materiële schade.

Een radertje in een complex mechanisme:

Net zoals elke rivier maakt de Demer deel uit van een dynamisch systeem, wat bestaat uit de rivier zelf, de toevoer van regenwater en sedimenten, het transport en de erosie van deze sedimenten en de afwaartse randvoorwaarden. De neerslag is de motor van dit systeem. Het aanbrengen van wijzigingen aan één onderdeel van dit systeem heeft zijn effect op de andere onderdelen. Het uitzicht van de vallei tussen Werchter en Diest wordt hierdoor bepaald.

Menselijke activiteiten en ingrepen:

De Demer vervult dus een centrale rol in de vallei Werchter en Diest. Historische ontwikkelingen zoals verstedelijking en industrialisering, en menselijke activiteiten zoals landbouw, waterwinning en recreatie hebben het uitzicht van deze vallei in de loop der eeuwen sterk gewijzigd. Verder is de Demer ten behoeve van scheepvaart en veiligheid ingedijkt, rechtgetrokken en opgestuwd. Als gevolg hiervan verloor de Demer haar natuurlijk regime en ging het kombergend vermogen van de winterbedding verloren. Menselijke ingrepen, die het neerslag-afvoergedrag beïnvloeden, zoals het aanleggen van verharde oppervlakken, het bouwen van regenwaterriolen ..., hebben eveneens een impact op het hydraulisch gedrag van de Demer.

Vooral in de laatste helft van de twintigste eeuw werden grote veranderingen aan de Demer en haar vallei aangebracht. In 1960 werd door het toenmalig Ministerie van Openbare Werken een studie uitgevoerd met als titel "verbeteringswerken voor betere waterafvoer van de Demer". In deze studie werd de Demer gedimensioneerd op een debiet van 95 m^3/s. In 1966-1967 waren er overstromingen in de vallei. Als reactie hierop begon men tussen Werchter en Diest met de uitvoer van calibrerings- en bedijkingswerken. De werken tussen Werchter en Aarschot werden volledig uitgevoerd.

De gevolgen van deze activiteiten en ingrepen:

Het water wordt door de vermindering van de hydraulische weerstand veel sneller afgevoerd. Het regenwater wordt bovendien onmiddellijk langs het landoppervlak naar de rivier afgevoerd. Een gevolg hiervan is een veel kleinere infiltratie van water in de bodem, wat een daling van de grondwatertafel tot gevolg heeft. Het resultaat is een algemene verdroging van de vallei die dan weer de aanwezige fauna en flora verstoort.

Aangezien het water door een vermindering van de hydraulische weerstand veel sneller afgevoerd wordt, ontstaat een groter piekdebiet. In periodes met hevige en/of langdurige neerslag stijgt het water in de rivier en verhoogt de kans op overstroming. De rivier tracht zijn natuurlijke bedding opnieuw in te nemen. De situatie van september 1998 getuigt hiervan.

Uitzonderlijke laagwaters hoger dan normale hoogwaters.

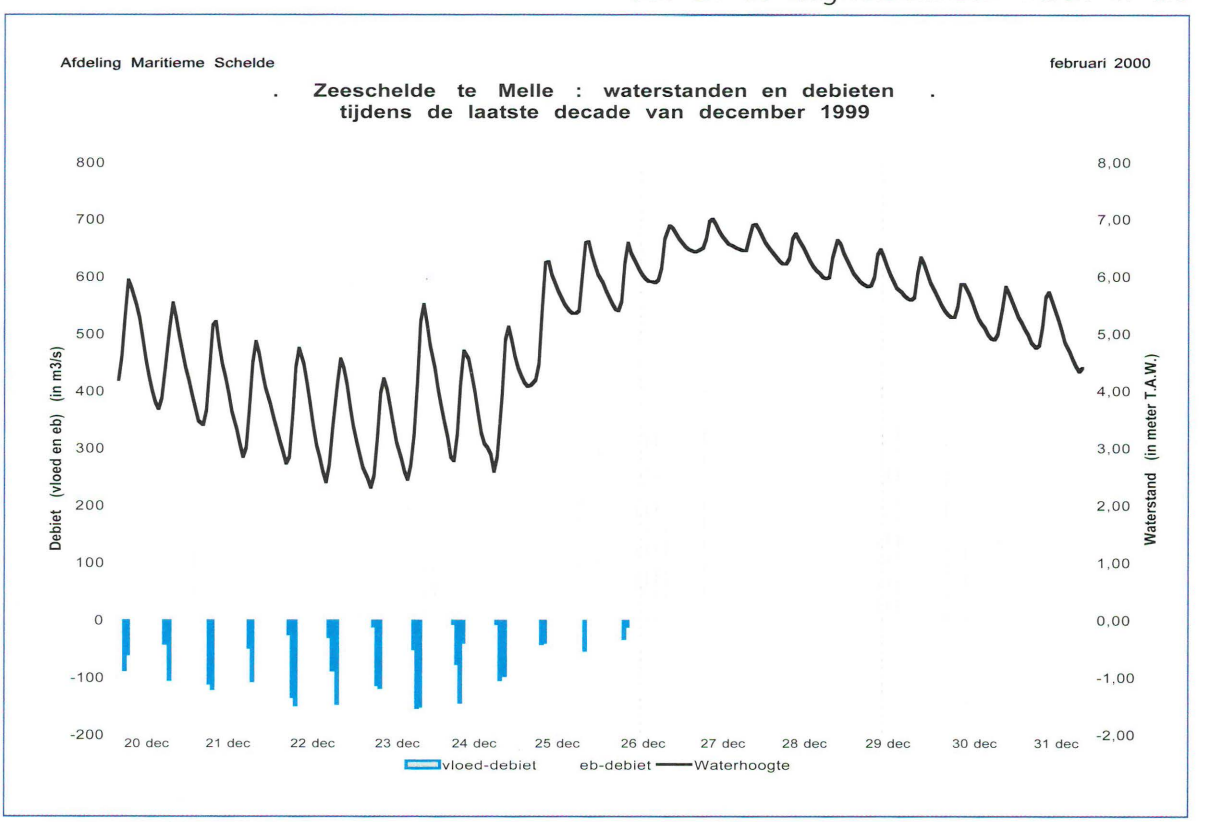
Aan de Belgische Kust en in het Zeescheldebekken treedt tweemaal daags een laag- en een hoogwater op. Het getij zet zich langs de Zeeschelde via Antwerpen, Temse, Dendermonde, Wetteren en Melle, tot aan de stuw en de sluis van Gentbrugge (Gent) door. Via het afwaartse deel van de Ringvaart zet het getij zich door tot aan de stuwen en de sluizen te Merelbeke. De hoog- en laagwaterstanden worden er beïnvloed door de onderlinge stand van zon en maan (hetgeen aanleiding geeft tot springtij en doodtij) maar ook door de afvoer van het water uit het opwaarts gelegen hydrografisch bekken van Schelde en Leie.
De maand december 1999 werd gekenmerkt door een zeer uitzonderlijk grote hoeveelheid aan neerslag, zeker in de laatste week van

december en in het bekken van Schelde en Leie. Daardoor werd langs de Zeeschelde afwaarts Gent dagenlang een zeer grote afvoer van neerslagwater vanuit Schelde en Leie genoteerd. In Melle staat in het kader van het continue tij- en afvoermeetnet van de Afdeling Maritieme Schelde, een akoestische debietsmeter, die continu het debiet van de Zeeschelde meet.

In normale omstandigheden is er door het getij een opwaarts gericht debiet bij vloed (van laag- naar hoogwater), afgewisseld door een afwaarts gericht debiet bij eb (van hoog- naar laagwater). Het verschil van het totale ebvolume met het totale vloedvolume geeft de afvoer die vanuit het Schelde- en Leiebekken langs de Zeeschelde naar zee gaat.

In de laatste week van december 1999 was de afvoer wegens de zeer grote neerslaghoeveelheden dermate hoog, dat er gedurende enkele dagen te Melle geen vloedstroom meer aanwezig was, maar het water dagenlang steeds naar afwaarts stroomde. De afvoer werd nog wel beïnvloed door het getij afwaarts, nl. bij hoogwater te Wetteren verkleinde de afvoer te Melle doordat de hoogwatergolf de afvoer terugdrong, terwijl er bij elk laagwater te Wetteren een vergrootte afvoer kon plaatsvinden.

Bijgaande grafiek illustreert de gang van zaken: in blauwe kleur is het debiet door de ganse dwarssectie aangegeven, terwijl de volle zwarte lijn de waterstanden aanduidt. Het vloeddebiet is in lichtblauwe kleur aangegeven, en het ebdebiet in donkerblauwe kleur. Waar op 20 à 26 december nog een klein vloedvolume bestond, omdat ook toen al een behoorlijk grote afvoer van Schelde en Leie naar de Zeeschelde kwam, is er vanaf de middag van 26 december 1999 enkel een ebstroom. Het ogenblikkelijk ebvolume bereikte op 27 december een hoogste waarde van 442 m3/s!
Dit heeft uiteraard zijn invloed op de waterstand: waar er nog normale laagwaterstanden voorkwamen tot Kerstdag, verhoogden de waterstanden zich gedurende de navolgende dagen, tot T.A.W. (+ 7,02 meter) op 27 december. En de laagwaterstanden waren in die



Kwaliteitszorg

In het kader van de kwaliteitszorg heeft de afdeling Vloot in 1999 specifieke acties genomen om I.S.M. (International Safety Management) te kunnen invoeren.

In uitvoering van de internationale richtlijn uitgevaardigd door I.M.O. (International Maritime Organisation) moeten de principes van de integrale kwaliteitszorg voor het beheer en de exploitatie van schepen ingevoerd worden door het toepassen van International Safety Management.

De objectieven van de I.S.M.-code zijn het verzekeren van de veiligheid op zee, het voorkomen van ongevallen en verlies van mensenlevens, evenals het voorkomen van materiële schade en schade aan het milieu (inzonderheid het maritieme milieu).

Door het voornemen van de afdeling om de I.S.M.-code toe te passen ziet de afdeling zich ook gedwongen om de Standard of Training, Certification and Watchkeeping op te volgen en eveneens de Safe Manning List te hanteren.

Aan de hand van deze reglementeringen, wordt per type schip en per actieradius een "Safe Manning List" opgesteld voor de bemanning.

Om I.S.M. te kunnen invoeren heeft de afdeling Vloot een specifieke projectgroep samengesteld en werd een opdracht voor externe begeleiding voor het invoeren van ISO 9002 en ISM beheerssystemen aanbesteed op 14 oktober 1999.

Samenwerking met Nederland

De maritieme vaarweg naar de havens Gent en Antwerpen loopt over Nederlands grondgebied. Artikel 9 van het Belgisch-Nederlands Scheidingstraktaat van 19 april 1839 legde daarom het principe van de vrije scheepvaart op de Westerschelde vast om de Belgische havenbelangen te vrijwaren. Hetzelfde artikel ligt aan de basis van de oprichting van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Dit volkenrechtelijk orgaan dat de Vlaams-Nederlandse nautische samenwerking m.b.t. de scheepvaart op de Schelde concretiseert, functioneert reeds 160 jaar tot voldoening van beide partijen.
De bevoegdheden van de Permanente Commissie betreffen:

- de loodsdiensten op de Schelde en haar mondingen en op het kanaal Gent-Terneuzen;
- alle objecten die dienen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde: betonning, bebakening, verlichting, Schelderadarketen.

De competentie van de Permanente Commissie beperkt zich echter in hoofdzaak tot toezichthoudende en uitvoerende opdrachten. De Permanente Commissie heeft geen of slechts een beperkte beheersbevoegdheid. Vlaanderen streeft ernaar om via de Permanente Commissie een volwaardige inbreng te verwerven in het nautisch beheer voor de Schelde en haar mondingen en het kanaal Gent-Terneuzen. In het kader van de Permanente Commissie zijn - zonder in onderhandeling te treden - hierover de eerste aftastende ambtelijke gesprekken gevoerd en is een voorstel van een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands beheersconcept uitgewerkt. Dit voorstel zal begin 2000 aan de respectievelijk bevoegde ministers worden voorgelegd.
Aan Vlaamse zijde ziet men het gezamenlijk nautisch beheer niet als een einddoel, maar slechts als een eerste stap naar een volledig geïntegreerd Vlaams-Nederlands vaarwegbeheer voor de Westerschelde ten aanzien van alle functies van de Westerschelde, inclusief het onderhoud en de verbetering van de vaarweg.

Ter uitvoering van het Schelderadarverdrag van 1978 heeft de Permanente Commissie het Beheer- en Exploitatieteam Schelderadar opgericht. Deze organisatie, met medewerkers van

AWZ (afdeling Scheepvaartbegeleiding) en Rijkswaterstaat Zeeland, staat in voor het beheer en het technologisch op peil houden van de Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen. Het BET kan als modelvoorbeeld dienen van de Vlaams-Nederlandse samenwerking.
De Schelderadarketen vormt het infrastructurele en technologische instrument van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen) dat vanuit vijf verkeerscentrales de scheepvaart begeleidt naar de Vlaamse zeehavens Zeebrugge, Gent en Antwerpen en de Nederlandse havens Vlissingen en Terneuzen. De 63 VTS-operatoren, ressorterend onder de afdeling Scheepvaartbegeleiding, op de twee Vlaamse centrales Zeebrugge en Zandvliet vervullen een essentiële rol bij de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de voormelde Vlaamse zeehavens.

Schelderadarketen



radartoren

Wegens de zich steeds ontwikkelende technologie en de evoluties m.b.t. de scheepvaart moet de Schelderadarketen voortdurend worden gemoderniseerd zodat een optimale service aan de scheepvaart mogelijk blijft.
Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste in 1999 lopende vernieuwingsprojecten.

Radarwaarnemingssysteem

Het Radarwaarnemingssysteem (RW) is naast het Informatie Verwerkend Systeem (IVS), Marifononie- en Telecommunicatienetwerk één van de belangrijkste deelsystemen van de Schelderadarketen.
Het RW-systeem heeft ten doel om de ruwe radarbeelden die de diverse radarposten aanleveren om te zetten in een gesynthetiseerd beeld waardoor o.m. het zgn. doelvolgen mogelijk is. Een schip krijgt gedurende zijn hele traject een vast label (identificatie) met weergave van positie, snelheid, afmetingen, enz. zodat de VTS-operator de scheepvaartbewegingen op zijn beeldscherm gemakkelijk kan volgen.
Wegens veroudering van het hard- en softwareplatform is het systeem aan vervanging toe. Om de geraamde budgettaire last van ca. 275 miljoen frank over twee begrotingsjaren te verspreiden is het project onderverdeeld in twee loten, waarvan het eerste lot inmiddels is gegund.

Informatie Verwerkend Systeem

IVS verwerkt o.m. alle gegevens van schepen en scheepsreizen waardoor steeds bijgewerkte informatie over het scheepvaartverkeer beschikbaar is.
Het IVS-hardwareplatform is reeds vervangen. Nu is de migratie van de software aan de beurt. Daartoe werd in 1999 aangevangen met het opstellen van het bestek. De uitvoering is voorzien in 2000/2001.

VTS-simulator

Het BET heeft in 1999 ook volop gewerkt aan het opstellen van een VTS-simulator in sluisgebouw Kallo voor de gezamenlijke opleiding en training van de Vlaamse en Nederlandse VTS-SM operatoren. De simulator zal in de loop van 2000 operationeel zijn.

Uitbreiding Schelderadarketen ten behoeve van loodsen op afstand

De Permanente Commissie heeft beslist om twee radartorens in zee te bouwen, nl. één aan

de Vlaamse Oostdijckbank en één nabij de Nederlandse Schouwenbank. De bedoeling van deze bijkomende radarposten is om te komen tot een intensievere toepassing van het loodsen op afstand. Aan Vlaamse zijde is een structurele applicatie van loodsen op afstand een essentieel onderdeel van het moderniseringsprogramma van het Loodswezen.
Bovendien zal het dekkingsgebied van VTS-SM uitgebreid worden zodat de begeleiding van de inkomende scheepvaart in een vroeger stadium kan gebeuren.
De eerste projectfase concentreert zich enkel op de Vlaamse toren. Het arbeidsintensieve werk voor het opstellen van het bestek is verdeeld onder de afdelingen Waterwegen Kust en Scheepvaartbegeleiding, resp. voor het bouwkundige en radartechnische/telecommunicatie gedeelte. De opdracht is inmiddels gegund en de indienststelling van de toren is gepland in juli 2001.

Millenniumproblematiek

Er werd gevreesd dat de millenniumbug ook zou kunnen toeslaan in de apparatuur aan boord van schepen en in de technische systemen van de Schelderadarketen. Daarom is vooreerst de Schelderadarketen millenniumproof gemaakt. Verder zijn er ook procedures ten aanzien van de scheepvaart in het VTS-SM gebied vastgelegd in overleg met Nederland en met de betrokken havens Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen. Zo mochten tijdens de kritische periode van de millenniumovergang, nl. vanaf 14 uur voor en 14 uur na middernacht (31 december 1999 - 1 januari 2000), alleen millenniumbestendige schepen op- en afvaren naar/uit de havens in het VTS-SM gebied. Aan de hand van op voorhand ingevulde standaard vragenlijsten konden schepen aantonen dat zij inderdaad millenniumproof waren.
Dank zij de goed voorbereide maatregelen hebben er zich geen problemen voorgedaan.

HAZMAT (HAZardous MATerials of gevaarlijke stoffen)

Sedert 1999 is in de verkeerscentrale Zeebrugge het Belgische geautomatiseerde HAZMAT-systeem in werking (HISBEL of Hazmat Implementatie Systeem België). Daar het een Vlaamse bevoegdheid betreft, heeft de afdeling Scheepvaartbegeleiding de projectleiding op zich genomen.
Ter uitvoering van een Europese richtlijn moet iedere EU-kuststaat dergelijk systeem opzetten. De bedoeling is om zo snel mogelijk en liefst op elektronische wijze gegevens te kunnen uitwisselen inzake gevaarlijke goederen aan boord van schepen die bij een scheepsramp in een EU-kustgebied betrokken zijn. De ladinggegevens ontvangen van het HAZMAT-systeem van de lidstaat die het laatst door het betrokken schip is aangelopen, faciliëren snelle en doeltreffende milieupreventieve maatregelen bij scheepscalamiteiten.
In 2000 wordt werk gemaakt van een elektronische koppeling tussen de nationale HAZMAT-systemen (Eurolink). Samen met Spanje, Duitsland en Nederland is België (Vlaanderen) het verst gevorderd.

Kustwacht

De bevoegdheden inzake interventies op zee zijn momenteel verspreid over diverse Vlaamse en federale overheidsinstanties. Het Vlaams-federale overleg ter zake streeft naar een gestructureerd coördinatie-orgaan "Kustwacht" om de versnipperde takenpakketten op elkaar af te stemmen volgens duidelijk overeengekomen afspraken tussen alle betrokken diensten. De Maritieme Verkeersleiding Oostende, een onderdeel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, voert een aantal opdrachten uit die betrekking hebben op de eerstelijnshulp en de coördinatie bij calamiteiten, sleep- en reddingsacties op zee. Zij werkt hierbij nauw samen met de afdeling Vloot. De Maritieme Verkeersleiding Oostende vormt als het ware het embryo van de op te

richten Kustwacht. Daarom is, in afwachting van de verdere concrete uitwerking van de Kustwacht, vanaf 1 mei 1999 de roepnaam van de Maritieme Verkeersleiding veranderd in "Kustwacht Oostende". Bovendien zal de rol van de Maritieme Verkeersleiding, tevens verantwoordelijk voor de verkeersbegeleiding naar de haven van Oostende en in het kustgebied dat niet onder VTS-SM valt, nog aan belang winnen na de oprichting van VTS-Vlaamse Kust, waarvoor de afdeling Scheepvaartbegeleiding de studiefase reeds heeft gestart. VTS-Vlaamse Kust betreft het gedeelte van de Vlaamse kustzone dat nog niet door een VTS-systeem is gedekt en zal VTS-ondersteuning in het actieterrein van de Kustwacht kunnen bieden.



de Vlaamse reddingsdienst

Vlaamse zeereddingsdienst

De zeereddingsdienst moet regelmatig uitrukken om hulp en bijstand te leveren op zee.

In de 3 stations van de zeereddingsdienst moeten de redders van de afdeling maandelijks oefenen om steeds paraat te kunnen zijn en ook de nodige bijstand te kunnen leveren (EHBO).

Om de veiligheid te verhogen werd onlangs ook geoefend aan boord van een redeboot met een nieuw soort reddingsmateriaal "Jason Craddle". Deze oefening was trouwens een initiatief dat mede ontstaan is in overleg met de preventieadviseur.

Op 8 oktober 1999 bij wind SW 4 à 5 Zeegang 2, Zicht 96 werd de oefening te Vlissingen (W.Noord) gelanceerd met het sein M.O.B. (man over boord) bakboordzijde. Tijdens de oefening waren ook het afdelingshoofd en de coördinator van de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het werk (voorheen VGV) aanwezig om zich te vergewissen over de efficiëntie van het nieuw materiaal.

Deze oefening is heel vlot verlopen en het nieuw reddingsmaterieel werd door alle betrokken partijen als "zeer geschikt" beschouwd. In het kader van de veiligheid van het eigen personeel alsook in het kader van de opdrachten van de afdeling m.b.t. de zeereddingsdienst heeft het afdelingshoofd dan ook beslist om het nieuw toestel te installeren op 33 van door haar beheerde vaartuigen met ligplaats Vlissingen, Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen.

Het gaat hier over een investering van ca 2 miljoen frank. De aanpassingswerken aan de vaartuigen (à rato van 15 à 20.OOOfr/vaartuig) zullen wellicht in eigen beheer uitgevoerd worden.

In overleg met de vakorganisaties is gewerkt aan het stappenplan om dit reddingsmaterieel stapsgewijze te installeren aan boord van de bedoelde boten. Voorzien wordt dat tegen einde 2000 alle vaartuigen zullen uitgerust zijn met deze extra beveiliging.

In juni 1999 hebben de leidinggevenden van de zeereddingsdienst van de afdeling Vloot

deelgenomen aan de "International Lifeboat Conference" in POOL / UK.

Ter gelegenheid van deze conferentie heeft ook de reddingsboot 2 die gestationeerd ligt in Nieuwpoort deelgenomen aan de activiteiten samen met de collega's van de andere buitenlandse reddingsdienst.

De Vlaamse redders van de afdeling Vloot hebben daar zelfs een reddingsoperatie moeten uitvoeren!

Verdieping van de Schelde

Om de haven van Antwerpen voor zeer diep stekende massagoedschepen en voor zeer grote containerschepen toegankelijk te maken, werd de vaargeul in de Scheldemond (zowel in België als in Nederland gelegen), de Westerschelde (Nederland) en de Belgische Beneden-Zeeschelde verdiept en verbreed. Daarbij worden ook hinderlijke scheepswrakken opgeruimd. De Afdeling Maritieme Schelde voert o.m. de baggerwerken in de Westerschelde en in de Beneden-Zeeschelde uit, dus ook in Nederland. Dit geschiedt op basis van een verdrag tussen Vlaanderen en Nederland, in januari 1995 plechtig te Antwerpen ondertekend.

De baggerwerken en de wrakruimingen in de Belgische Beneden-Zeeschelde gingen reeds in 1995 van start. In 1997 volgden de baggerwerken in de Nederlandse Westerschelde opwaarts van Vlissingen. De baggerwerken konden snel en efficiënt worden uitgevoerd, zodat vlug een grotere nautische diepgang ter beschikking kwam, en diepliggende schepen die omwille van hun zeer grote diepgang varen in functie van het getij, meer tijd en ruimte kregen om de Westerschelde op en af te varen.

In 1999 werd begonnen met de verdieping van de Drempel van Vlissingen, drempel die tot dan toe nog nooit had moeten gebaggerd geworden. Ook deze werken verliepen vlot,



Wrakruiming

zodat de eigenlijke verdiepingswerken van de maritieme vaargeul in de Schelde al in juli 1999 konden beëindigd worden. In de Scheldemonding, dus in zee, werden door de Afdeling Waterwegen Kust aansluitend de nodige baggerwerken uitgevoerd in de "Vaargeul 1" door de Akkaert-bank. Containerschepen met een diepgang van 11,6 meter (38 voet) kunnen nu getij-onafhankelijk naar en van Antwerpen varen.

Overeenkomstig het verdrag van januari 1995 worden door de Nederlandse Rijkswaterstaat ook enkele werken uitgevoerd ter versterking van de oevers waar de verdiepte en verbreedde vaargeul dicht bij dijken en schorren ligt. Vlaanderen betaalt daar een flink deel van, en komt ook financieel tussen in het opruimen van hinderlijke wrakken in de Nederlandse Westerschelde. Per einde 1999 had Vlaanderen aldus een bedrag van iets meer dan 1 miljard frank aan Nederland betaald.

In het verdrag was ook voorzien dat in en langs de Westerschelde werken van natuurherstel uitgevoerd worden, waartoe Vlaanderen een totale som van 806 miljoen frank aan Nederland betaalt. In 1999 werd de derde (en tevens laatste) schijf afgelost.

Bijgaande tabel toont de gerealiseerde verdieping van de drempels in de Scheldemonding, de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde die de maritieme toegang tot de haven van Antwerpen bepalen.

Vlaanderen vraagt 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 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. In 1999 werden rond dit thema reeds ambtelijke vergaderingen gehouden, die uitmonden in een "Situatieschets Korte Termijn", waarbij de hoofdfuncties toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid van het estuarium werden weergegeven, en de veranderingen die zich op korte termijn zouden voordoen.

Maritieme toegang tot de haven van Antwerpen :
diepteligging van de drempels in het mondingsgebied, in de Westerschelde
en in de Beneden-Zeeschelde voor en na de verruiming van de Westerschelde

Drempels	toestand voor verdieping	toestand na verdieping	verschil in diepte
	anno 1995	*anno 2000*	
Akkaertbank	n.v.t.	- 159	
Scheur-West	- 145	- 154	0,9 meter
Scheur-Oost	- 139	- 151	1,2 meter
	anno 1996	*anno 2000*	
Drempel van Vlissingen		- 145	
Drempel van Borssele	- 121	- 139	1,8 meter
Terneuzen	- 121	- 134	1,3 meter
Overloop van Hansweert	- 117	- 133	1,6 meter
Drempel van Hansweert	- 117	- 133	1,6 meter
Overloop van Valkenisse	- 119	- 133	1,4 meter
Drempel van Valkenisse	- 119	- 133	1,4 meter
Drempel van Bath	- 119	- 133	1,4 meter
Drempel van Zandvliet	- 125	- 130	0,5 meter
Drempel van Frederik	- 100	- 110	1,0 meter

(alle dieptes zijn in decimeter onder G.L.L.W.S.)

RIS-Vlaanderen



RIS-Vlaanderen staat voor Rivier Informatie Service Vlaanderen. Het werd op 21 mei 1999 door de heer ir. Fernand DESMYTER, Secretaris-generaal opengesteld. Het RIS-Vlaanderen is een gezamenlijk initiatief van LIN waarvan het concept werd bedacht binnen de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen. Het heeft zowel de waterbeheersing als de scheepvaartsturing als basisopdrachten. RIS-Vlaanderen wordt uitgebouwd tot een uniek invalspunt voor alle informatie over de Vlaamse waterwegen. Alle bij het water betrokken instanties, gebruikers en overheden, zullen 24 uur op 24 uur bij het RIS-Vlaanderen informatie kunnen opvragen over de meest diverse zaken. Het zal het zenuwknooppunt worden van waaruit de volledige informatiecyclus zal worden gestuurd.

Momenteel is het RIS-Vlaanderen tijdens de diensturen operationeel voor wat betreft de eerste functies :

- binnenscheepvaartbegeleiding
- verspreiden van gegevens m.b.t. waterbeheersing
- toezicht van kunstwerken op afstand
- verspreiden van algemene vaste informatie m.b.t. het waterbeheer
- werking als crisiscentrum op basis van de mobilisatieplannen

Vanaf 01 januari 2003 zullen alle functionaliteiten van het RIS-Vlaanderen operationeel zijn.
Het doet dienst als centraal meldpunt voor Vlaanderen voor het ICBS (Internationaal Comité voor Bescherming van de Schelde).
Voor deze functionaliteit net als voor de mobilisatieplannen van AWZ coördineert en volgt RIS de meldingen en de daaropvolgende acties op.
Voor het scheepvaartbegeleidingssysteem IBIS van AWZ doet het dienst als helpdesk voor de scheepvaartbegeleiders.

Loodsen en beloodsen

"Helikopterbeloodsing" een stap naar een gemoderniseerd Loodswezen
Om de dienstverlening aan de scheepvaart te verbeteren heeft de afdeling Loodswezen vanaf 1 juli 1999 de mogelijkheden van helibeloodsing verder uitgebreid.



Onder helikopterbeloodsing verstaat men de techniek waarbij een loods, om aan of van boord te gaan van het te beloodsen schip, gebruik maakt van een helikopter in plaats van een loodsboot. Hierbij wordt de loods afgezet of afgehaald tijdens een landing van de helikopter aan dek ofwel wordt hij door middel van een takel en windas neergelaten of opgehaald terwijl de helikopter laag boven het scheepsdek ter plaatse blijft hangen. Het is deze laatste operatie die het meest wordt uitgevoerd.

Historiek

In augustus 1986 werd er tussen het Ministerie van Landsverdediging, het Ministerie van Verkeerswezen en de Antwerpse Scheepvaartvereniging een overeenkomst afgesloten betreffende het beloodsen van schepen per helikopter. Deze overeenkomst bood aan de scheepvaart een alternatief wanneer het normale loods bemannen in de Scheldemonding wegens slechte weersomstandigheden diende stopgezet te worden. Door deze wijze van beloodsen wilde men in de gegeven omstandigheden wachttijden voor schepen vermijden en tevens de er uit voortvloeiende congestieverschijnselen beperken. De opdrachten werden uitgevoerd met Seaking helikopters van de Luchtmachtbasis te Koksijde.

De stelselmatige toename van het aantal

helikopterbeloodsingen in de loop der jaren bewees dat deze vorm van dienstverlening door de klanten zeer gewaardeerd werd.

Op 22 oktober 1996 nam de Vlaamse Regering aan aantal belangrijke beslissingen in verband met het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens en dit op basis van het rapport "Optimaliseren van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens" dd. 15/06/1996.

Uit dit rapport bleek dat uit louter operationeel standpunt de variante 11 als de beste werd naar voor geschoven. Het scenario van deze variante bestaat uit het gecombineerd beloodsen van zeeschepen met ondersteuning van helikopters, snelle redeboten en loodsen op afstand (LOA).

De scheepvaartmiddens waren dan ook de eerste vragende partij om de helikopterbeloodsing zo snel mogelijk op te starten.

Ook voor de betrokken loodsdienst betekent de helikopterdienst het invoeren van een grotere efficiëntie in de specifieke werking van het loodsen en beloodsen.

Op 23 juni 1998 besliste de Vlaamse Regering dan ook de helikopterbeloodsing in te voeren. De opdracht werd toegewezen aan NV Noordzee Helikopters Vlaanderen. Deze Vlaamse maatschappij is in het bezit van een Air Operator Certificate (AOC) conform de nieuwe Europese reglementering.
De beoogde dienstverlening wordt uitgevoerd met een moderne helikopter van het type Dauphin AS 365 N3 gebouwd door Eurocopter.

De invoering gebeurt volgens een stappenplan.

In een eerste stap krijgen sommige inkomende en uitgaande schepen kosteloos helikopterbeloodsing op dagen met slechte weersomstandigheden en/of gestaakte loodsdiensten buitengaats of in andere omstandigheden wanneer het niet mogelijk is de loods met de werkjol af te halen of te bemannen.

Met het afhalen van loodsen van uitgaande schepen wordt vermeden dat de loodsen moeten meevaren naar vreemde havens. Het meevaren van Vlaamse loodsen naar vreemde havens wegens gestaakte loodsdiensten op zee is thans één van de oorzaken van een tekort aan Vlaamse loodsen bij slechte weersomstandigheden. Hierdoor wordt het geheel van de dienstverlening grondig ontwricht. Door het afschaffen van het meevaren naar vreemde havens wordt de beschikbaarheid van het korps op peil gehouden en kunnen pieken die nu voorkomen tijdens en na een periode van gestaakte loodsdiensten vermeden worden.

Voor inkomende schepen wordt in de eerste plaats gedacht aan het beloodsen van schepen die buiten LOA-criteria vallen. Het invoeren van helikopterbeloodsing voor deze categorie van schepen komt de veiligheid op zee ten goede en vermijdt tevens dat deze schepen buitengaats moeten wachten op betere weersomstandigheden. Door deze werkwijze worden dan ook de soms lange wachttijden vermeden.

Helikopterbeloodsing blijft in sommige gevallen ook het enige beloodsingsmiddel wanneer de loodskotter, door bijzondere omstandigheden, zijn normale taken niet kan uitvoeren (machinepech, defecte kranen, defecte werkjollen, reddings- en zoekacties,...) of wanneer zich grote loodstekorten voordoen.

Om deze dienstverlening optimaal te kunnen uitvoeren is het absoluut noodzakelijk dat alle loodsen die helikopterbeloodsing uitvoeren de opleiding krijgen voorgeschreven door de burgerluchtvaart. Eind 1999 hebben reeds 90 loodsen het getuigschrift van deze opleiding behaald.

Uitbreiding

Directeur-generaal ir. Jan Strubbe voorziet tegen 2002 een flinke uitbreiding. Hij wil tegen

dan komen tot een helikopterbeloodsing van de helft van de schepen. Dat zijn er 60 tot 65 per dag voor de Vlaamse havens, waarvan 45 voor Antwerpen.

De afdeling Loodswezen heeft een eerste stap gezet op de weg van de modernisering. Uit de reorganisatie zullen verdere stappen volgen zodat het Loodswezen een wezenlijke bijdrage kan leveren om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens in het volgend millennium te vrijwaren.

In het kader van het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en het brevet van havenloods zijn volgende besluiten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 8 oktober 1999:

1. Besluit van 1 juni 1999 van de Vlaamse Regering tot bepaling van de gebieden waar daadwerkelijk het gewone loodsen, loodsen op afstand en verkeersbegeleiding wordt verstrekt.
2. Besluit van 1 juni 1999 van de Vlaamse Regering betreffende de inning van loodsgelden en andere vergoedingen.
3. Besluit van 1 juni 1999 van de Vlaamse Regering tot invoering van het loodsbrevet, de tijdelijke loodsvergunning en het legitimatiebewijs.

Optimaliseren van het beloodsen

In het kader van het optimaliseren van het loodsen zijn door de Vlaamse regering een aantal beslissingen genomen.

In het kader van de verdere optimalisering en responsabilisering van de afdeling werd onder meer gestreefd naar de doelmatige inzet van middelen (incl. personeel). Het optimaal inspelen op de evolutie van de voornaamste klant van de afdeling, met name de afdeling Loodswezen was dan ook een uitdaging.

Teneinde vlot te kunnen inspelen op de behoeften van het Loodswezen is in de loop van 1999 dan ook gewerkt aan het bijsturen van de in 1998 afgesloten overeenkomst tussen de afdeling Vloot en de afdeling Loodswezen. Om vlootdiensten te kunnen aanbieden aan het loodswezen, aan andere belangstellenden binnen het Vlaamse Gewest en aan externe klanten tegen concurrentiële prijs moest de afdeling bovendien kunnen beschikken over de nodige meetgegevens.

De afdeling Vloot heeft dan ook in 1999 volop gewerkt aan de ontwikkeling van een meetsysteem om de performantie van de afdeling vooral op het gebied van het "beloodsen" te kunnen in kaart brengen, rekening houdende met de door haar ontwikkelde strategie. De kernbezorgdheden inzake het loodsen en

De Zeeparel en de Zeerob in de haven van Oostende



beloodsen zoals geformuleerd in bovenvermelde overeenkomst, zijn dan ook vertaald in meetpunten om een operationele sturing mogelijk te maken.

Dit geïnformatiseerde performantiemeetsysteem, de zgn. "Balanced Score Cards" m.b.t. het loodsen en beloodsen worden in de loop van 2000 geïmplementeerd in de afdeling Vloot.

Nog in uitvoering van bovenvermelde beslissingen van de Vlaamse regering heeft de afdeling Vloot in 1999 een opdracht gegund voor de bouw van 2 snelle boten voor het beloodsen. De bouw van deze vaartuigen werd opgedragen aan de N.V. Herbosch Kiere voor een totaal bedrag van ca. 110 MF. Zij worden gebouwd op de scheepswerven van OCEA te Les Sables d'Olonne en Mag France te Fontenay-le-Comte nabij La Rochelle (Frankrijk)

Deze twee snelle boten worden beiden afgeleverd met een "High Speed Craft Safety Certificate" uitgereikt/erkend door de Belgische Scheepvaartinspectie.
Bij de bouw van deze vaartuigen werd ook rekening gehouden met de principes van I.K.Z.

Het optimaliseren van het proces beloodsen werd uitgetekend door verschillende studies die in het kader van het verzelfstandigen van het loodsen werden georganiseerd. De huidige beloodsingsmethodiek werd als "as is" situatie beschreven; d.m.v. rekenmodellen werd het noodzakelijke personeel omschreven.
De voorstellen vervat in de verschillende studies werden uitgewerkt in een "to be" situatie waarvan eveneens door het gebruik van rekenmodellen, een personeelsplan aan werd gehecht.

De bemanningsmethodiek van de snelle redeboten leidde tot een uitgebreid overleg met de verschillende vakorganisaties die in het eerste kwartaal van 2000 zal leiden tot een voorlopige procedure die na het voltooien van de nodige opleidingen en tests tot een definitieve bemanningsmethodiek zal leiden. In het personeelsplan verbonden met het proces beloodsen worden de verschillende scenario's qua bemanningsmethodiek van de snelle redeboten opgenomen.

De "Zeeparel" en de "Zeerob", zoals deze snelle boten als roepnaam kregen, worden in Oostende verwacht begin 2000.

Uitbreiding bedieningsuren van kunstwerken

In 1998 werden reeds enkele kleine maatregelen doorgevoerd (bediening volgens normaal bedieningsregime op de vooravond van feestdagen die niet op een zondag vallen) om dringende knelpunten en specifieke problemen in de actuele bedieningsregeling weg te werken.
In 1999 werden een 2-tal belangrijke ingrepen ingevoerd, vanaf 23 augustus :

1. Bediening te Evergem de klok rond : er wordt continu bediend van de maandagmorgen 6u00 tot de zaterdagavond 22u00.
2. Op de Bovenschelde wordt 's avonds voortaan bediend tot 22u00 i.p.v. tot 19u30.

Met 11.417.960 ton verschutte de sluis van Evergem voor de tweede maal op rij meer dan 10 miljoen ton vracht in één jaar. Dit is een toename met 5,72% in vergelijking met vorig jaar. Deze stijgende cijfers zijn ook waarneembaar op de hoofdvaarassen Leie en Bovenschelde.

Albertkanaal

De afdeling Maas en Albertkanaal startte de verbredingswerken tussen Gellik en Eigenbilzen op het Albertkanaal. De spoorbrug over de



Albertkanaal

Havenkom te Hasselt werd afgebroken. De verruiming van de verbinding Straatsburgdok-Amerikadok werd in 1999 voltooid. Hierdoor verbeterde de toegang tot de Antwerpse haven vanuit het Albertkanaal. In afwachting van de goedkeuring van de startnota voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Oelegem en Antwerpen, besteedde de afdeling de vernieuwing van de oeververdediging te Oelegem aan.

In het 4e kwartaal werd gestart met het herbouwen van de ophaalbrug aan sluis nr. 17 te Lozen op de Zuid-Willemsvaart. In Herentals werd begonnen met de bouw van een nieuwe oeververdediging en wachtkade.

De afdeling Maas en Albertkanaal voerde ook herstellingen en onderhoudswerken uit aan de waterinfrastructuur. In het voorjaar werden de werken voor het stabiliseren van het middensas aan het sluizencomplex te Olen voltooid en begon de afdeling met de vernieuwing van de benedendeuren van de 16m sluizen te Olen en Kwaadmechelen. In juni werd de constructie van nieuwe schipdeuren voor de 16m-sluizen op het Albertkanaal voltooid. De anticorrosiebehandeling in situ van metalen damwanden in het vak Ham-Viersel werd beëindigd.

Renovatie van de haven in Oostende

Er is opnieuw heel wat gepresteerd bij de voortzetting van de investeringsprojecten die reeds in de loop van 1998 in de haven van Oostende waren opgestart.
Zoals bekend komen sommige werken in aanmerking voor een 100 % subsidie door het Vlaamse Gewest, bij andere projecten beloopt de deelname van het autonoom gemeentelijk havenbestuur in de kosten 20 procent.



afbraakwerken - Cruisekaai

De werken aan het Zeewezendok zijn voltooid. De kaaimuren waren in 1998 al afgewerkt en het dok is toen op diepte gebaggerd. Na de constructie van de pontons zijn de gebouwen van de voormalige RMT afgebroken

en werd het kaaiterrein verhard. Het nieuwe Zeewezendok wordt begin 2000 officieel in gebruik genomen en meteen heeft de rederij Ferrylines zich aldaar gevestigd, die roll on - roll off-trafieken verzorgt tussen Oostende en het Britse Ipswich.

Ook aan de Cruisekaai is verder gewerkt. Eind 1998 zijn de werken gestart voor de bouw van een kaaimuur voor toeristische trafiek aan de achterzijde van het spoorwegstation. Na de afbraak van twee RMT-aanlegposten, en het uitbreken van de funderingen van de bestaande kaaimuur is men begonnen met de constructie van ruim 250 meter kaaimuur die aan de nieuwste normen en vereisten voor het aanmeren van moderne scheepstypes voldoet.

Reeds in het najaar van 1998 is gestart met de bouw van twee nieuwe bruggen over de Handelsdokken, evenals met een kaaimuur in het Zwaaidok. In 1999 zijn de landhoofden aangelegd en aan de te realiseren kaaimuur is de grondverbetering uitgevoerd. De brugvallen en de hameistijlen worden ondertussen in een atelier geconstrueerd.
Deze werken kaderen in de realisatie van de verbinding tussen de Kennedy-rotonde aan de autoweg A10 en het kruispunt De Bolle in de kustweg N.34 . Zij maken het waterbouwkundig gedeelte uit van dit project dat eveneens de uitvoering inhoudt van wegenis en een tunnel onder de NMBS-sporenbundel.

De Cockerillkaai tenslotte in de haven van Oostende is volledig gerenoveerd. Na het verharden het kaaiterrein zijn in de loop van 1999 nog baggerwerken uitgevoerd die de kaaimuur tot op een diepte van 8,50 meter hebben vrijgemaakt. De Cockerillkaai wordt reeds intensief gebruikt voor het lossen van zeegranulaten.

Kaaimurenprogramma

In het kader van het succesvolle kaaimuurprogramma waarbij de overheid privé-bedrijven aanbiedt de kaaimuren voor 80% mede te financieren op voorwaarde dat ze een deel van hun transport over de waterweg afleiden, werden door de afdeling Maas en Albertkanaal de werken aan de kaaimuur van AMOCO te Geel en de kaaimuur van Savelkouls Beton te Ravels voltooid en begonnen met de bouw van de kaaimuur van E.S.P. te Geel en de kaaimuur van Wijnands te Lanaken. Zo werden ook de verbeteringswerken aan de containerterminal te Meerhout begonnen en voltooid in 1999 en werd gestart met de bouw van een containerterminal te Genk



containerterminal Genk

Nieuwe kaaimuur in de haven van Zeebrugge

Reeds in 1998 was gestart met de bouw van een nieuwe kaaimuur voor de terminal van Ocean Shipping Hessenatie Zeebrugge. Toen werden de gebouwen, de taluds en de terminal van de voormalige treinferry afgebroken. Om te kunnen voldoen aan de steigende trend van containertrafieken zou de bestaande kaaimuur,



OCHZ Zeebrugge

die 600 meter lang is, met 400 meter worden verlengd en meteen geschikt gemaakt voor containerschepen met een diepgang van 15 meter. Grote containerschepen halen tegenwoordig vaak een lengte van 300 meter, wat inhoudt dat aan de nieuwe kaai drie schepen tegelijk zullen kunnen aanmeren. Deze constructie is in 1998 aangevat en werd in 1999 voortgezet. Loodrecht aansluitend op de kaaimuurverlenging wordt nog 360 meter nieuwe kaaimuur gebouwd. Deze zal voorbehouden worden aan roll on-roll off-trafiek. Er is hier een diepgang van 10 meter voorzien.

De beide nieuwe kaaimuren zijn van het Deense type, dat wil zeggen dat de voorzijde bestaat uit een combiwand, een aaneenschakeling van stalen buispalen en dito damplanken. De vloerplaat voor het kaaiterrein is gefundeerd op in de grond gevormde betonpalen, voorzien van trekankers. De werken zullen nog doorgaan tot in april van 2000. Van de totale kostprijs, die op ruim 850 miljoen frank wordt geraamd subsidieert het Vlaamse Gewest 60 procent. De Brugse Maatschappij voor Zeevaartinrichtingen die de Zeebrugse haven uitbaat, neemt de overige 40 procent voor haar rekening.

Nieuwe trafieken op de binnenwateren

In de loop van dit jaar zijn vanuit de haven van Zeebrugge twee nieuwe trafieken ontstaan, waarbij het vervoer over de weg vervangen wordt door transport op de binnenwateren.
Een eerste trafiek gaat om ruim 6.500 ton steenkool per week die vanuit de Zeebrugse haven via het Boudewijnkanaal, het kanaal Oostende-Brugge-Gent, de Ringvaart in Gent en de Bovenschelde per schip naar Ruien-Kerckhove wordt gebracht, naar de elektriciteitscentrale die daar is gevestigd.
Eén van de grootste transporteurs van containers, de firma Evergreen, koos in 1999 ook voor transport over onze waterwegen. Met twee



Containertransport over de waterwegen

afvaarten per week wordt de vracht vanuit Zeebrugge naar Antwerpen vervoerd, en naar het Duitse Mannheim.
Ondertussen worden nog meer trafieken in het vooruitzicht gesteld. Het vervoer van auto's via de binnenvaartwegen bevindt zich in een studie- en proefvaartfase. Dat is ook het geval voor het transport van papier, ruim 10.000 ton die maandelijks zou vertrekken vanaf de Storakaai in Zeebrugge naar het Noord-Franse Corbehem.

Verrebroekdok

De bouw van het Verrebroekdok werd in 1999 verder gezet.
De kaaimuren aan de oostzijde van het dok werden eind september voltooid 1999.
Van de kaaimuren aan de westzijde, waarvan de uitgraving aangevat werden eind 1998, is de zool gebetonneerd over 1360 m. lengte en de opgaande muur over 1200 m lengte.
Ruim 450m. is reeds volledig opgetrokken tot het bovenpeil van de kaaimuur in de Waaslandhaven. Verwacht mag worden dat de werken zullen voltooid zijn begin 2001.
Begin augustus 1999 is gestart met het uitbaggeren van het dok. Tegen eind september 2000 zal een 1400 m kaaimuur van deel 1 over de halve dokbreedte toegankelijk zijn voor de zeescheepvaart.



graafwerken bij het Verrebroekdok

Deurganckdok

Reeds in 1998 had de Vlaamse Regering beslist tot een containergetijdedok op de linkerscheldeoever, het zgn. Deurganckdok, aan te leggen.

De bouwaanvraag, ingediend door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, omvattende de bouw van de kaaimuur van het gehele dok, de ophogingen omheen het dok, (de terminalterreinen), het omleggen van weginfrastructuur alsook de aanleg van tijdelijke dijken om een deel van het dok te kunnen uitbaggeren, werd door de minister goedgekeurd op 24 augustus 1999.

Er werd door verscheidene belangenverenigingen en particulieren klacht neergelegd i.v.m. het toekennen van de bouwvergunning, bij zowel de Raad van State als bij burgelijke rechtbanken.

De werken voor de kaaimuur en het afwerken van het terminalterrein langs de kant Doel over 1260 m werden aangevat begin oktober 1999.

Dammepoortsluis verwerkt bredere schepen

Het sluizencomplex aan de Dammepoort in Brugge stamt uit de tijd van Napoleon. Het Binnenpand, zeg maar de hoofdarm van de Brugse reien sluit er opnieuw aan op het kanaal Brugge-Oostende dat ter plaatse ook met het kanaal Brugge-Sluis samenkomt. De afmetingen van het complex zijn niet zo gunstig voor de moderne binnenvaart.
Proefondervindelijk stelde de afdeling Waterwegen Kust nochtans vast dat ook een schip met een breedte van 11,04 meter door de Dammepoortsluis kan, op voorwaarde dat de lengte van het vaartuig beperkt is tot maximaal 85,90 meter en dat, hetzij het voorschip, hetzij het achterschip afgerond is.
Begin juli vervoerde het droge ladingsschip Ganges van een Zwitserse rederij een kraan van 260 ton naar Zeebrugge. De Ganges voldoet precies aan de hiervoor vermelde afmetingen en voorwaarden. De doorvaart leverde bijgevolg geen problemen op, ook niet toen het schip 's anderendaags ledig terugkwam. Alleen moesten de beide bruggen van het boven- en benedenhoofd tegelijk worden opgehaald, wat enige, weliswaar kortstondige verkeersonderbreking veroorzaakte.

Meer containervaart

Officieel is de Dammepoortsluis geschikt voor schepen met als maximale afmetingen 10,20 meter breedte en 89,70 meter lengte. De proefvaart met de Ganges heeft evenwel bewezen dat ook bredere schepen voorbij kunnen, mits die iets minder lang zijn.
Bij de afdeling Waterwegen Kust maakt men zich sterk dat zelfs schepen met een breedte van 11,40 meter via de Dammepoortsluis naar Zeebrugge moeten kunnen varen als de lengte tot 80 meter zou beperkt blijven. Voor de containervaart van en naar de kusthaven zou dit een niet onbelangrijke uitbreiding uitmaken van de vaarweg. Immers, een breedte van 11,40 meter houdt in dat vaartuigen die vier rijen containers naast elkaar transporteren in het vervolg langs deze weg Zeebrugge kunnen bereiken. Binnenkort mag dan ook een dergelijke proefvaart verwacht worden.

Electrabel-kolen naar binnenvaart

Met de uitvoering van de "modal shift" startte Electrabel in augustus/september 1999.
Ruim drie miljoen ton kolen is de globale te vervoeren capaciteit die Electrabel jaarlijks aan de binnenvaart toevertrouwd.
De overschakeling van de ene vervoerswijze, het spoor, naar de andere, de binnenvaart, is geleidelijk gegaan. Ze werd al anno 1993 ingezet met de afschaffing van de kolenaanvoer over de weg naar de Centrale van Mol die sindsdien met schepen werd bevoorraad.
Deze modal shift heeft alles te maken met de liberalisering van de binnenvaartmarkt waardoor de vrachten, afhankelijk van de bestemming, 10 tot 30% goedkoper werden dan de NMBS-tarieven. De virtuele afschaffing van de vaartrechten heeft de sterke concurrentiële positie van de binnenvaart ten opzichte van alle andere vervoerdragers nog verstevigd.



De Ganges ondervond geen problemen bij de Dammepoortsluis

Beleidsvisie

Samen met hun oeverlanden zijn vele waterwegen vandaag op zichzelf reeds waardevolle natuurgebieden, met een grote diversiteit aan planten en dieren, waaronder ook tal van zeldzame of (internationaal) bedreigde soorten.
Bepalend voor de aanwezigheid van planten en dieren zijn

- het geografisch en geologisch kader
- vooral waterkwaliteit
- waterpeildynamiek
- stroomsnelheid
- het natuurlijke of kunstmatige karakter van de waterweg
- de vorm en aard van de oeverstructuur
- het beheer (b.v. maaien, begrazen, nietsdoen).

Een aantal grote valleigebieden in Vlaanderen zijn belangrijke onderdelen van de natuurlijke structuur in Vlaanderen en hebben soms ook een internationaal beschermend statuut (Ramsar-Conventie, EG-Vogelrichtlijngebied, EG-Habitat-richtlijngebied).
Daarom moet gezocht worden naar gebiedsspecifieke ontwikkeling ten behoeve van het natuurbehoud.

Ook rivieren gelegen buiten natuurgebieden hebben een natuurfunctie; die bestaat dan vooral uit het verschaffen van een verbinding in het groene netwerk. In het dicht bevolkte Vlaanderen met dicht wegennet, met sterke agrarische structuur en bijgevolg sterk versnipperde natuurlijke structuur, vormt de toegenomen isolatie van populaties (vissen, water- en oeverplanten, oeverbewoners, ...) een groot probleem.
De waterweg kan hier een " corridor-functie" vervullen. Vele planten en dieren zijn immers in zekere mate van deze lijnstructuren afhankelijk voor hun verplaatsing tussen deze eco-systemen. Zonder de aanwezigheid van corridors geraken populaties namelijk makkelijk van elkaar geïsoleerd, wat op termijn tot het verdwijnen van populatie kan leiden.
Belangrijk bij het uitwerken van een visie naar het compartiment 'Natuur' zijn de volgende principes waarop natuurbeleid in relatie tot waterbeheer is gebaseerd:

- het voorkomingsprincipe: voorkomen in plaats van genezen
- het voorzorgsprincipe: anticiperen op mogelijke calamiteiten of negatieve evoluties
- stand-still principe: minimale vereiste natuurkwaliteit = huidige situatie
- principe van ecologische compensatie: onvermijdelijk verlies aan natuurwaarden compenseren door natuurcreatie
- waterbalans principe = onttrekking ≤ aanvoer: dus geen suppletie

Bij het verhogen van de natuurlijke eigenschappen en waarden van de waterlopen en hun valleien is één van de cruciale factoren tot welslagen het



samengaan van diverse acties, dit via een geïntegreerde aanpak van het rivierstelsel.

AWZ werkt aan de realisatie van het Vlaams beleid inzake zeewezen, de Vlaamse zeehavens, de bevaarbare waterlopen en de waterbeheersing. Hierbij staat het principe van 'Integraal Waterbeleid' voorop. De uitdaging voor de waterbeheerders is het gecoördineerd ontwikkelen, beheren en herstellen van het watersysteem met het oog op de randvoorwaarden nodig voor het behoud van het watersysteem als dusdanig, alsook met het oog op het multifunctionele gebruik waarbij de behoeften van de huidige en komende generaties in rekening worden gebracht. Hierbij wordt gestreefd naar harmonie tussen menselijke gebruiksfuncties (waterbeheersing, transport, recreatie, industrie, landbouw, waterwinning) en natuurfuncties. Deze functies dienen gelijktijdig en gelijkwaardig te worden beschouwd, zodanig dat er een samenhang op beleidsniveau wordt gecreëerd. Dit impliceert onder meer dat ook de valleigebieden of aangrenzende gebieden bij het beheer worden betrokken, evenals de relaties met de onbevaarbare waterloopsystemen die in de waterweg uitmonden (rivierbekkenbenadering).
Met het oog op het behoud en herstel van de ecologische functie van waterlopen (behoud, herstel en ontwikkeling van de biodiversiteit, waardevolle levensgemeenschappen en corridorfunctie), wordt rekening gehouden met een aantal harde randvoorwaarden vanuit maatschappelijk oogpunt (o.a. veiligheid, wateraf- en aanvoer, scheepvaart en watergebonden industrie). Dit vraagt om een duurzaam beheer met een herwaardering van de waterloop als ecosysteem.

Bij kanalen is de relatie met de aanpalende gebieden in veel gevallen minder duidelijk in vergelijking tot waterlopen van natuurlijke oorsprong met bijhorende vallei- en/of broekgebieden. Kanalen vragen dan ook een iets andere aanpak. Een groot aantal basisprincipes voor de realisatie van het ecologisch behoud en herstel, zijn evenwel op beide typen waterlopen van toepassing. Belangrijk hierbij is een gebiedsgerichte aanpak waarbij uitgegaan wordt van de huidige en potentieel aanwezige natuur- en landschapswaarden, in combinatie met de geomorfologische ontwikkeling van de waterloop en de hydrologische en abiotische milieufactoren, eigen aan de streek waardoor de waterloop stroomt. Om een dergelijke ecologische gebiedsvisie op het terrein te kunnen realiseren dient gestreefd naar:

- meer ruimte voor natuurlijke processen, waarbij een optimale variatie in biotische en abiotische componenten leidt tot een toename van de biodiversiteit;
- een zodanige inpassing van de humane processen dat de draagkracht van het ecosysteem niet overschreden wordt;
- Een aangepast ecologisch beheer van de bestaande natuurwaarden en het benutten van kansen voor natuurherstel en –ontwikkeling.



Ook voor fietsers is het aangenaam vertoeven in de natuur

Doelstellingen van het ecologisch herstel van waterwegen

Ruimte voor water en natuur

Vanuit veiligheidsoogpunt dient er ruimte gecreëerd te worden voor overstromingsgebieden. Deze gebieden spelen eveneens een fundamentele rol voor het herstellen van de natuurlijke relatie tussen rivier en vallei. Het ecologisch herstel van het watersysteem kan worden bevorderd indien deze ingrepen gepaard gaan met een uitbreiding van het areaal natuurgebied en een aangepast natuurbeheer. Deze uitbreiding past tevens in de bindende beleidsbepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin voorzien is dat het areaal natuurgebied en bosgebied in Vlaanderen vergroot wordt met 38.000 resp. 10.000 ha.

Vergroting van het areaal natuurgebieden langs waterlopen is belangrijk om o.a. volgende redenen:

- De biotopen die betrokken zijn in een valleisysteem behoren tot de meest kwetsbare. Op wereldschaal hebben ze de laatste decennia een spectaculaire regressie ondergaan. Op nationaal niveau is de situatie alarmerend met een drastische afname van de kleine zeggen gemeenschappen en van de ecologisch waardevolle natte hooilanden (dottergraslanden) en de verdwijning van de blauwgraslanden. In dit kader is het van belang dat bij de functietoekenning voor de internationaal afgebakende beschermingszones zoals de EU-Vogelrichtlijngebieden, EU-Habitatrichtlijngebieden, de Ramsargebieden (Wetlands) alsook de nationaal afgebakende natuuraandachtszones (ruimtelijke uitvoeringsplannen, beschermde landschappen, regionale landschappen,...) garanties voor het behoud of daar waar nodig verdere ontplooiing van de natuurwaarden worden ingebouwd. en deze, bij ontstentenis van andere uiterst belangrijke functies, een hoofdfunctie natuur verkrijgen.
- Voor het in stand houden en herstellen van kritische levensgemeenschappen (halfnatuurlijke graslanden, moeras, moerasbos en ooibos) is er nood aan voldoende grote oppervlakten. Vele zeldzame en bedreigde diersoorten vereisen een minimumoppervlakte aan geschikt leefgebied om een duurzame populatie te kunnen vormen. Een otterpaar bv. bezet een vijftiental kilometer waterloop met bijhorend hinterland van beekjes, vijvers en depressies; terwijl vogelsoorten zoals kwak en lepelaar vele honderden hectaren nodig hebben.
- Het vrijwaren van natuurgebieden die een grote oppervlakte beslaan komt ook de biodiversiteit ten goede. Hoe meer gradiëntzones in het riviersysteem en haar vallei gevrijwaard blijven, hoe meer kansen er geboden worden voor spontane vegetatieontwikkeling. Gradiëntzones komen ook overeen met een variatie aan bodemtypes en/of hydrologische karakteristieken wat de habitatdiversiteit bevordert. Vooral voor grotere populaties van kenmerkende soorten die een gevarieerde habitat nodig hebben (b.v. Otter) is de creatie van dergelijke leefgebieden belangrijk. Extensivering van de landbouwactiviteiten is hierbij onontbeerlijk.
- erosie en waterfluctuaties beperken: De biotische componenten, vooral de vegetatie, in een vallei-ecosysteem zorgen voor een controle van de omgevingsfactoren door verschillende mechanismen: nutriëntretentie, veenvorming, sedimentretentie, transpiratie,...
- infiltratie van regenwater bevorderen: De uitbreiding van natuurgebieden biedt het regenwater gelegenheid en tijd om in de bodem te infiltreren en kan aldus de impact van verdroging verminderen. Talloze maatschappelijke functies worden hiermee gediend: drinkwatervoorziening, landbouw, bosbouw, industrie en recreatie. Ook voor vegetaties is verdroging een niet te overzien probleem. Verdroging genereert immers een vochttekort, versnelde mineralisatie, een verandering in de verhouding tussen grondwater, regenwater en oppervlaktewater, proces-

sen die allemaal grote implicaties hebben op de aanwezige vegetaties.

Optimale ontwikkeling van de ecologische karakteristieken van waterwegen:

1. Aangepast beheer van het natuurpatrimonium door een herstel en/of bevordering van de natuurlijke kenmerken van de waterloop en omgeving:
   - Waar mogelijk streeft men naar herstel en/of bevordering van spontane en natuurlijke processen (herstel dynamiek). In de bedding van de waterloop worden erosie/sedimentatie processen toegelaten zodat er zich een grote variatie aan oeverecotopen kan ontwikkelen (zand/slibplaten, afkalvende oevers, verlandingszones, brede rietkragen, overhangende struwelen, ...). Deze variatie is het grootst bij meanderende waterlopen met een stroom/ kuilen-patroon en holtes in de bermen. Het wegnemen en/of verplaatsen van dijken en/of oeververstevigingen, dient - waar mogelijk- in dit kader te worden onderzocht.
   - Verlies van een natuurlijk meanderend patroon met een homogenisering van stroming en substraateigenschappen is een van de belangrijkste oorzaken van het verlies aan habitatdiversiteit en populatieabundantie van vissen en invertebratengemeenschappen. Hiertoe kunnen plas- en drasbermen aangelegd worden of dienen er mogelijkheden gecreëerd te worden om afkalvende oevers te laten ontwikkelen.
2. Waterkwantiteitsbeheer: vrijwaring en herstel van de hydrologische omstandigheden Het ecologisch herstel van waterwegen vraagt zo natuurlijk mogelijke waterpeilen, zowel in de waterloop als voor de in de vallei uitmondende beken (gravitaire ontwatering, vrije instroming beken en grachten). Hierbij is ook de vrijwaring van de natuurlijke overstromingsgebieden van primordiaal belang. Het behoud en herstel van deze meestal biologisch zeer waardevolle riviergebonden ecotopen speelt ook een belangrijke rol in het binden van sedimenten en de reductie van erosie.
3. Waterkwaliteitsbeheer: herstel water- en waterbodemkwaliteit

Verbeteren van de ecologische verbindingsfunctie tussen ecologische entiteiten.

De ruimtelijke structuur van Vlaanderen met een dicht wegennet en een intensief agrarisch grondgebruik, leidt tot een sterk versnipperde natuurlijke structuur met een toegenomen isolatie van populaties van wilde planten en dieren. Op plaatsen waar natuur niet de hoofdfunctie is, is het belangrijk van voldoende natuurlijke elementen te behouden en/of te ontwikkelen zodat een natuurlijke basisstructuur van stapstenen en lijn- of strook-



vormige natuur aanwezig is, die als verbindingszone (corridor) kan fungeren tussen de grotere aaneengesloten natuurgebieden. Dijken, restgronden, vegetatierijke sloten en grachten, oude meanders, brede wegbermen, houtkanten, struwelen,... dienen dan ook zoveel mogelijk behouden en ontwikkeld te worden om deze functie optimaal te kunnen vervullen. Bovendien komen in deze elementen soms relictpopulaties met geringe vervangbaarheid voor. Zonder de aanwezigheid van corridors geraken populaties gemakkelijker geïsoleerd en wordt de genetische verarming in de hand gewerkt. Op termijn leidt dit tot het verdwijnen van bepaalde populaties. Er is nood aan bescherming van de genetische diversiteit, in het bijzonder voor toekomstig herstel en behoud van antropogeen beïnvloede habitats.
Een belangrijk aspect van deze paragraaf betreft het herstel van de vrije vismigratie op de migratie-assen in Vlaanderen.
AWZ stelt zich tot doel om in het kader van de beschikking van het Comité van de Benelux Economische Unie inzake vrije migratie van vissoorten in de hydrografische stroomgebieden van de Benelux landen de vrije migratie van vissen te bevorderen.

Duurzame behoud van de natuurwaarden van watersystemen

Het duurzaam in stand houden van een goed ontwikkeld watersysteem en omgevende gebieden, kan enkel indien voldoende aandacht geschonken wordt aan een aangepast beheer. Zowel waterkwantiteit- en waterkwaliteitbeheer als het ecologisch beheer van de natuurelementen die ermee in relatie zijn, garanderen het behoud van de bio-diversiteit op lange termijn.
In dit kader is het van belang dat er ruime aandacht wordt gegeven aan een geïntegreerde benadering.

Verder zijn er ook nog de kwestie van sanering van de waterbodems. Naar de toekomst toe zal AWZ als bijzondere deeltaak het saneren van waterbodems van bevaarbare waterwegen toebedeeld krijgen. De verdere sanering van deze bodems draagt bij tot een verbetering van de waterkwaliteit, en aldus ook tot een verhoging of herstel van de biodiversiteit.

Tenslotte wenst AWZ door een verdere uitbouw en optimalisatie van een meldpunt voor calamiteuze verontreinigingen te komen tot een performant alarmsysteem, waardoor snel kan ingegrepen worden bij dergelijke calamiteiten, en waardoor alzo de potentiele verontreiniging kan beperkt worden.

Natuurtechnische milieubouw.

Als verbindingslijn tussen verschillende ecosystemen moet de waterweg ook instaan voor de verplaatsing van verschillende dieren en planten. Daarvoor werd extra onderzoek uitgevoerd naar natuurvriendelijke oevers, vispassages, de invloed van plantengroei op de waterafvoer en het optimaliseren van rietgroei.

Grensmaas

De afdeling Maas en Albertkanaal en de afdeling Natuur zijn initiatiefnemers van het Project Levende Grensmaas, een natuurontwikkelingsproject dat streeft naar natuurherstel en –ontwikkeling en integraal waterbeheer. Samen met het Instituut voor Natuurbehoud en de afdeling Coördinatie en Beleidsvoorbereiding vormden zij hiervoor een projectteam. De plannen voor de Vlaamse oever van de Grensmaas werden in 1999 samengevoegd met die van de Nederlandse oever. De ontwikkeling van een digitaal terreinmodel liet toe om rivierkundige berekeningen van de plannen uit te voeren.
In samenspraak met Nederland werd gewerkt aan een integraal monitoringsplan voor de Grensmaas. Op basis daarvan zal een meetplan opgesteld worden voor monitoring vóór, tijdens en na de uitvoering van het Project Levende Grensmaas.



De Grensmaas, 45 km grens Vlaanderen - Nederland

In een korte studieopdracht werd een hypothese ruimtelijke structuurvisie ontwikkeld voor het Vlaamse gedeelte van de Grensmaasvallei.
Een proefproject, het weghalen van een betonnen oeververdediging in de Elerweerd, werd voorbereid.
De afdeling Maas en Albertkanaal werkte aan de opmaak van een bestek voor een communicatieplan met de bedoeling het project beter bekend te maken bij de plaatselijke bevolking, misverstanden uit de weg te ruimen en het project een breder draagvlak te geven.
De uitwerking van de plannen rond de Grensmaas gebeurt in nauwe samenwerking met Nederland.

Integraal waterbeleid in de Demervallei:

De laatste jaren is de zorg voor het milieu een belangrijke rol gaan spelen in Vlaanderen. Deze zorg leeft ook bij de overheid en wordt door een integraal waterbeheer een duurzame ontwikkeling van de rivieren beoogd. Integraal waterbeheer houdt het afwegen van functies voor de verschillende componenten van het watersysteem in. De twee belangrijkste functies van de Demer zijn de afvoerfunctie en de natuurfunctie.
Naast deze twéé hoofdfuncties vervult de Demer nog een reeks andere functies, waaronder een recreatieve functie, een economische functie ... .

De belangrijkste opdracht van de overheid is het waarborgen van de veiligheid van legale woongebieden tegen wateroverlast. Tot voor kort werd deze beveiliging verzekerd door het indijken van de rivier zelf.
Uit de overstromingen van 1998 blijkt dat deze aanpak ontoereikend is. Dergelijke indijkingen vormen tevens een belemmering van de mogelijkheden tot natuurontwikkeling. Waar het economisch verantwoord is wordt daarom overgeschakeld naar de aanleg van winterdijken of ringdijken. Op die manier kan de winterbedding terug overstroombaar gemaakt worden, wat enerzijds voor extra waterberging zorgt en anderzijds de natuur ten goede komt. De Demervallei is echter van nature een waterrijk gebied dat zeer overstromingsgevoelig is. Er zal dus steeds een restrisico blijven bestaan, waartegen geen economisch haalbare bescherming mogelijk is.
De aanwezigheid van een goede waterkwaliteit is van primordiaal belang voor het ontwikkelen en stimuleren van de verschillende functies van de rivier. Een slechte waterkwaliteit heeft niet enkel directe gevolgen voor het biologisch leven in en langs de rivier, maar ook voor de recreatiemogelijkheden. Het is bovendien niet acceptabel dat vervuild rivierwater zou

overstromen in de winterbedding. De kwaliteit van het Demerwater is de laatste jaren sterk verbeterd, zodat er weer meerdere vissoorten in de Demer worden aangetroffen.
Toch zijn er nog een aantal knelpunten, die een verdere verbetering van de waterkwaliteit in de weg staan, aanwezig. Deze knelpunten zullen op een systematische manier weggewerkt worden.

De Demervallei is een belangrijk kwelgebied. Onder meer ter hoogte van Vorsendonkbos en Vierkensbroek is deze kwel zeer uitgesproken. De vallei van de Demer is hierdoor dan ook een belangrijk waterwinningsgebied. Hier wordt zowel water uit ondiepe, freatische waterlagen als uit diepe, artesische waterlagen gewonnen. In deze kwelgebieden treft men dan ook belangrijke natte natuurgebieden met waardevolle vegetatie en grote aantallen moeras- en watervogels aan. Het rechttrekken van de Demer en het niet meer opstuwen van het water t.h.v. de watermolens heeft in het verleden echter geleid tot een versnelde waterafvoer. Hierdoor is het waterpeil van de Demer in de zomer en droogteperioden sterk gedaald en als gevolg hiervan ook het grondwaterniveau in de valleigebieden. Hierdoor ontstaat verdroging en worden de typische moerasecotopen bedreigd. Een belangrijke doelstelling is dan ook het verhogen van het zomerpeil het vertragen van de afvoer. Waar het mogelijk is zal daarom het meanderend karakter van de rivier hersteld worden. Er wordt bovendien gedacht aan het opnieuw in werking stellen van stuwen en dit in combinatie met het herwaarderen van oude molenconstructies die nog op verschillende plaatsen langsheen de Demer aanwezig zijn. Bij deze ingreep zal de nodige aandacht moeten geschonken worden aan mogelijke effecten op de vismigratie.

In valleigebieden treft men onder meer natuurlijke omstandigheden voornamelijk natte hooilanden en moerasgebieden aan. Als gevolg van indijking en een snellere waterafvoer, is in vele valleigebieden, waaronder ook in de Demervallei, een verdroging opgetreden. Hierdoor werd in deze gebieden akkerbouw mogelijk. Door het opnieuw integreren van de winterbedding zal de Demervallei terug evolueren naar een meer natuurlijke situatie. Er zal bijgevolg naar een compromis tussen de natuurfunctie en de economische functie gezocht moeten worden.

Valleigebieden worden gekenmerkt door hun typisch landschappelijk karakter met in de winterbedding natte hooilanden, wilgenstruwelen ... . Daarnaast zijn zij cultuurhistorisch interessant, omwille van specifiek watergebonden activiteiten. Hiervan getuigen de talrijke watermolens. Ter hoogte van Aarschot bevindt zich één van de meest merkwaardige molencomplexen van het Europese vasteland, 's Hertogenmolens. Zo wordt momenteel gezocht naar een passende herbestemming van dit molencomplex. Monumenten zoals watermolens kunnen bovendien als rustpunten binnen toeristische fiets- en wandelpaden ingeschakeld worden.

Nieuwe steigers voor de pleziervaart

Voor de pleziervaart die op de kanalen Brugge-Oostende en Plassendale-Nieuwpoort in het voorbije jaar danig toegenomen is, zijn in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust op diverse plaatsen houten aanlegsteigers gebouwd, de zogenaamde passantensteigers.
In Brugge was dit het geval aan de Katelijnepoortbrug en aan de Scheepsdalebrug. Aan de Stalhillebrug in Jabbeke kwam eveneens een steiger tot stand en zowel in Oudenburg, aan de Geneverpiete, als aan de Snaaskerkebrug in Gistel werd, in samenwerking met de respectievelijke stadsbesturen een passantensteiger geconstrueerd.
Alle aanlegsteigers zijn voorzien voor pleziervaarders die een relatief kort verblijf plannen dat de 24 of 48 uur niet overschrijdt, bijvoorbeeld bij bezoek aan de desbetreffende stad of gemeente, al dan niet met één overnachting. Onder bepaalde voorwaarden mag de rederij die vorig jaar voor het eerst op het kanaal een recreatieve lijnvaart inlegde tussen Brugge en Oostende ook van de steigers gebruik maken om de passagiers te laten ontschepen of inschepen.

Eén derde meer pleziervaart

De watergebonden recreatie op onze binnenvaartwegen blijft toenemen. Steeds meer pleziervaartuigen kruisen door het kanalenlandschap. De afdeling Waterwegen Kust vergeleek zopas de statistische gegevens die door haar bedienaars van bruggen en sluizen zijn afgeleverd en stelde, tegenover het jaar 1998, een aangroei met ruim één derde vast.
De pleziervaart op de kanalen die uitmonden in zee is in het zomerseizoen van 1999 met zowat 31 procent vermeerderd. De cijfers zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

	mei	juni	juli	augustus	totaal
1998	701	742	1900	2222	5565
1999	1108	1009	2713	2483	7313



inhuldiging Yserstarsteiger 26 juni 1999



steeds meer mensen genieten van de pleziervaart

Varen op zondag

Een aantal vaststellingen dringen zich bovendien op in verband met de pleziervaart op zondag. Aan bepaalde bruggen en sluizen noteerden de bedienaars van de afdeling Waterwegen Kust zelfs een spectaculaire toename met 50 doorvaarten en meer.
Op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort aan het sluizencomplex van Plassendale is in de opvaart op zondagen enige daling vastgesteld, evenals aan de Sint Jorissluis in Nieuwpoort, maar aldaar in de afvaart. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat men terugvaart langs andere routes terugkeert, zoniet op een dag in de week terugvaart. Een dergelijk fenomeen, vermoedelijk om dezelfde reden, manifesteert zich ook in verband met de passagiersvaart op de kanalen Brugge-Oostende en Plassendale-Nieuwpoort.
De vermindering op zondag zet zich door aan de Veurnesluis in Nieuwpoort, anderzijds stelde men een toename vast aan de Gravensluis. Dit is allicht te verklaren door de toename van het varen naar bestemmingen over zee.

Belangrijke factoren

De globale toename van de pleziervaart op zondag trad op onder invloed van diverse factoren. Rond Brugge is het varen gemakkelijker gemaakt door een meer soepele en klant-(toervaart-) vriendelijke toepassing van de reglementering. In de Brugse Flandriajachthaven werd een actiever en positiever beleid gevoerd, wat tot resultaat heeft dat de passantenplaatsen er regelmatig volledig bezet waren. Bovendien werd de infrastructuur er verder uitgebouwd.
In Diksmuide is een bedrijf gevestigd dat pleziervaartuigen verhuurt. Daar zijn heel wat meer boekingen genoteerd dan tijdens het vorige jaar.
Ook de aanleg en de uitbouw van de infrastructuur voor de pleziervaart onder de vorm van wacht- en aanlegsteigers op diverse plaatsen heeft zeker invloed op de toervaarders, temeer omdat de ligplaatsen stilaan aan bekendheid winnen.
Tenslotte mag men stellen dat verdere uitvoering van onderhoudsbaggerwerken, afwerking van nieuwe en gebruiksvriendelijke renovatie van bestaande infrastructuren de



toename van de recreatieve vaart in de toekomst ongetwijfeld in de hand zullen werken.

Pleziervaart 1999

Tijdens de zomer van 1999 werden in totaal (vanaf 1 mei tot 30 september) 14.572 pleziervaartuigen aan de beweegbare kunstwerken in de afdeling Bovenschelde genoteerd. Dit is een toename van 26,14% tov vorig jaar. Op zon- en feestdagen noteerde men aan de beweegbare kunstwerken een toename met 10,10% per dag. Op de weekdagen werd een toename van 26,14% genoteerd.

Gent

Aan de Ajuinlei werden op 9 juli 1999 de allerlaatste restanten van de parking achter de Inno en de Fnac afgebroken. Het openleggen van de Gentse binnenwateren kadert binnen een totaalvisie van de Stad en de afdeling Bovenschelde op de herwaardering van de waterwegen in de toeristische kern. Sinds april kunnen plezierbootjes en toeristische vaartuigjes opnieuw onder het Laurentplein doorvaren. Er werd eveneens gezorgd voor een sfeervolle verlichting van de overwelving.

Bommen op het strand

Sedert 1995 voert de afdeling Waterwegen Kust een systematische campagne uit om gevaarlijk achtergebleven oorlogsmateriaal, zeg maar bommen, granaten, projectielen of mijnen, uit de twee Wereldoorlogen op te sporen op de stranden van de Vlaamse Kust, en deze op te ruimen. De inspanningen bleven eerst geconcentreerd op het strand van De Panne.
Begin 1999 is evenwel een gelijkaardige campagne gestart op het strand van Oostende. Bij de voorbereidende werkzaamheden voor het plaatsen van een internationale telefoonkabel die vanaf het strand ter hoogte van het Strandplein in Mariakerke-Oostende in zee zou lopen, zijn daar in 1998 gevaarlijke oorlogstuigen gevonden. Dit was meteen de aanleiding om op dit strand met het zoek- en ruimwerk door te gaan.

Massale evacuatie

Het opsporen werd uitgevoerd met geavanceerde apparatuur voor detectie van zogenaamde magnetische anomalieën. Hierbij deelde men het strand op in velden van 50 meter op 100 meter. Elke plaats waar een anomalie werd gedetecteerd, lees: een metalen voorwerp dat daar niet thuishoorde, of in vaktaal: een target, bracht men nauwkeurig in kaart. Elk van deze targets moest vervolgens voorzichtig worden uitgegraven, blootgelegd en, in geval het om een oorlogstuig ging, onmiddellijk onschadelijk gemaakt.
De uitvoering van de opdracht ging door in overleg met de dienst Opruiming en Vernietiging van Ontploffingstuigen DOVO van het Belgisch leger, en de politie van de stad Oostende. De DOVO stond in voor de eigenlijke opruiming: vernietiging ter plaatse of verwijdering van het gevonden tuig.
In maart 1999 kwam letterlijk het klapstuk. Men vond toen op het Oostendse strand drie zware Amerikaanse vliegtuigbommen en stelde vast dat deze op scherp stonden. De twee zwaarste bommen wogen elk 300 kilogram en bevatten ruim 170 kilogram springstof. Naar alle omwonenden werd meteen een bewonersbrief gestuurd om hen verder in te lichten omtrent de genomen veiligheidsmaatregelen. Bovendien ging het stadsbestuur van Oostende op de dag van de verwijdering en de opruiming van deze tuigen over tot de evacuatie van zo'n 2.500 bewoners.

Externe relaties

De voornaamste werkzaamheden in 1999 waren de invulling van de vriendschapsverdragen van het Vlaams Departement van Openbare Werken met Thailand en Vietnam en het mede organiseren van de COPEDEC conferentie in Zuid Afrika.

Vriendschapsverdrag met Port Authority of Thailand

- Organisatie van een seminarie over milieuproblematiek in havens. Het seminarie vond plaats op 28 en 29 maart 2000.
- Wederzijdse ondersteuning van post-universitaire cursussen en opleidingen voor Thaise studenten in België en jonge Vlaamse ingenieurs in Thailand.
  Twee Vlaamse ingenieurs verbleven eind augustus-begin september in Thailand voor een stage van een week in de haven van Bangkok, een stage van een week in de haven van Laem Chabang en enkele bezoekdagen aan het Thai Harbour Department, de Thai Royal Irrigation Department en de Bangkok Municipality.
  PAT-medewerkers werden uitgenodigd op de COPEDEC V International Conference Kaapstad, Zuid-Afrika in april en op het 12de Internationaal Havencongres in Antwerpen in september.
- Met het oog op een mogelijke uitbreiding van het vriendschapsverdrag met PAT tot het Thaise Harbour Department werden stafleden van dit Department voor een bezoek aan Vlaanderen uitgenodigd door de heer Directeur-generaal van AWZ. Dit bezoek vond plaats in oktober.

Vriendschapsverdrag met Vietnamese Ministerie van Transport

Tijdens een bijeenkomst van de Vietnamees-Vlaamse Gemengde Werkgroep begin februari in Hanoi werd een Letter of Intent onderhandeld en ondertekend als basis voor de activiteiten voor 1999-2001.
Naast wederzijdse promotie van elkaars havens, voorzag het programma ook in de organisatie van seminariesen workshops.

Het eerste van deze reeks seminaries handelde over maritieme wetgeving en werd begin december in Hanoï georganiseerd met als onderwerpen: de internationale wetgevingen en conventies, de geschiedenis van de Nederlands-Belgische waterverdragen en de internationale IMO en IALA aanbevelingen voor navigatie op zee en rivieren.

Overeenkomst met Permanent secretariaat van COPEDEC voor ondersteuning van de 5de Internationale Conferentie in Kaapstad, Zuid-Afrika in 1999

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap trad op als hoofdsponsor van deze conferentie.
COPEDEC (Coastal and Port Engineering in Developing Countries) is een forum voor uitwisseling van knowhow en expertise in kust- en haven engineering tussen specialisten van ontwikkelings- en ontwikkelde landen.
De Vlaamse Gemeenschap kende beurzen voor deelname toe aan ca. 40 experten uit Oost Europa, Zuid Amerika en Azie. Zij betaalde ook de werkingskredieten van het Permanent Secretariat van COPEDEC, (Colombo, Sri Lanka) voor de periode 1996-1999.
330 experten uit 59 landen, waarvan ongeveer 210 uit ontwikkelingslanden namen deel aan de conferentie.
Op de conferentie zelf was Vlaanderen aanwezig met twaalf deelnemers en met de tentoonstelling "Seaports of Flanders: Maritime Region of Europe". Het congres werd door alle deelnemers als een groot succes beschouwd. Vlaanderen was prominent aanwezig en vanwege de andere deelnemers was er een grote interesse voor de in Vlaanderen aanwezige kennis en ervaring op gebied van haven engineering.
Verder akties in 1999:

- Verdere steun van Vlaanderen aan COPEDEC : de heer directeur-generaal AWZ verleent toestemming aan Freddy Wens om als Europees lid voor het Permanent secretariaat van Copedec op te treden.

- Overleg met PIANC om te komen tot een nauwe samenwerking tussen COPEDEC en PIANC.
- Besprekingen met VINAMARINE voor een mogelijke organisatie van COPEDEC VI in 2003 in Hanoi, Vietnam.

Portival – Antwerpen, 29 en 30 mei 1999

Het was reeds de vierde editie van dit havenfeest dat in enkele jaren uitgegroeid is tot het grootste openluchtevenement in Vlaanderen.
Portival legt de brug naar belangrijke havenfirma's die verbonden zijn met de Antwerpse haven.
De standplaats van de afdeling Loodswezen op de containerboot was een groot succes bij de duizenden bezoekers. De reacties waren bijzonder positief.
De infostand omvatte Scheldekaarten, prachtige foto's en videobeelden vanaf een beloodsing van het schip op de loodskruispost Wandelaar tot wanneer het schip in de sluis gemeerd ligt. AWZ had bij deze uitgave van Portival voor het eerst een stand. De diverse taken en projecten van AWZ werden aan de hand van foto's, kaarten en uitleg flink belicht. Een zeer talrijk, en bijwijlen in de rij aanschuivend publiek was zeer opgetogen over deze kennismaking.

Rode Kruis Duck Race – Nieuwpoort, 14 augustus 1999

Op zaterdag 14.08.99 organiseerde het Rode Kruis voor de derde maal een groots opgezette Rode Kruis Duck Race in de havengeul te Nieuwpoort. Een uniek evenement en een onvergetelijke familiedag met heel wat randanimatie nabij de Vismijn waaraan ook de afdelingen Loodswezen en Vloot hun medewerking verleenden.

Een ingerichte stand op de tentoonstelling in de inkomsthal van de Vismijn gaf een beeld van het totale dienstverleningspakket van het Vlaamse Zeewezen. Foto's, videobeelden en presentaties gaven beelden over:

- Het loodsen en beloodsen
- Historiek van de zeereddingsdienst: het redden en slepen op zee
- Het betonnen en bebakenen (markeren van de vaarwegen).

Persvoorstelling helikopter-beloodsing op 15 oktober 1999

Op 15 oktober 1999 hield de afdeling Loodswezen te Antwerpen een persconferentie over de mogelijkheid van helikopterbeloodsing. Onder ruime persbelangstelling demonstreerde een Scheldemondenloods de techniek van helibeloodsing aan boord van het MS Schelde. Daarna liet ook de directeur-generaal zich afzetten en afhalen.



Directeur-generaal ir. Jan Strubbe op weg om gewyncht te worden aan boord van het MS Schelde

Website AWZ

Op 16 september 1999 werd de website van AWZ officieel geopend. Met dit initiatief wil AWZ niet alleen zichzelf als administratie voorstellen aan het publiek maar ook een vorm van digitale dienstverlening aanbieden. Zo kan je ondermeer de waterstanden realtime opvragen, publicaties bestellen en een abonnement nemen op de scheepvaartberichten. De laatste nieuwtjes over AWZ worden gepresenteerd in de 'Nieuwsflash', waarvan ook een archief wordt bijgehouden. In 2000 zal deze website verder worden uitgebreid om een nog betere dienstverlening te kunnen aanbieden aan de burger.



de website van AWZ

Monumentenzorg

De "Mercator" is een schip eigendom van het Vlaamse Gewest en maakt deel uit van de vloot vaartuigen van de afdeling Vloot. De "Mercator" werd in vruchtgebruik gegeven aan de VZW Mercator die het schip in het stand moet houden als "gewezen opleidingsschip" van de Hogere Zeevaartschool. De "Mercator" is trouwens geklasseerd als monument in het landschap van het Oostendse Mercatordok.

Onder een zonovergoten Oostende heeft de Mercator op dinsdag 12 oktober 1999 zijn vaste ligplaats in Oostende verlaten en een tijdelijke ligplaats ingenomen in de voorhaven.

Op woensdag 13 oktober 1999 om 8u stipt is de "Mercator" uitgevaren onder begeleiding van de "Zeehond" om te kunnen deelnemen aan de Keizer Karel feesten te Gent.

De "Mercator" moet ook een onderhoudsbeurt ondergaan en gerestaureerd worden in de vroegere staat.

Na een lang aanslepende administratieve procedure konden deze werken eindelijk van start gaan op 13 december 1999. In eerste fase worden de elektriciteitswerken uitgevoerd. De "Mercator" vertrekt dan op 7 februari 2000 uit Oostende naar Antwerpen om er de droogdokwerken te kunnen starten vanaf 14 februari 2000. De werken zijn heel specifiek en delicaat omdat ze op "ambachtelijke" wijze moeten uitgevoerd worden (restauratie van



vertrek van de Mercator uit de haven van Oostende op 13 oktober 1999

een monument) met uiteindelijk toch een "waterdichte" en "zeewaardige" "Mercator" als resultaat.

De "Mercator" zou opnieuw toegankelijk zijn voor het publiek vóór het Paasverlof vanaf zaterdag 8 april 2000.

De uit te voeren werken voor een totaal bedrag van ca 41 miljoen fr (excl. BTW). zijn opgesplitst in drie loten en worden uitgevoerd zoals hierna vermeld:

lot 1 droogdokwerken - te Antwerpen tegen de prijs van 27.334.024 BEF excl. BTW

lot 2 bouwen van vier nieuwe reddingsboten - te Antwerpen tegen de prijs van 10.960.000 BEF excl. BTW

lot 3 elektriciteitswerken - te Oostende tegen de prijs van 2.624.345fr BEF excl. BTW

VZW Mercator is bouwheer van de uit te voeren werken. De afdeling Vloot heeft de technische dossiers opgesteld en wordt ook verantwoordelijk voor het technisch toezicht op de werken. Bij de opstelling van deze dossiers werd ook samengewerkt met de afdeling Monumenten en Landschappen om het schip zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke toestand te restaureren. De restauratie van de "Mercator" wordt onder meer gefinancierd met subsidies van het Vlaamse Gewest: 50% (afdeling Monumenten en Landschappen), de Provincie West-Vlaanderen: 15% en de Stad Oostende: 15%). De VZW Mercator draagt 20% bij in de kosten.

Opening Staketsel Nieuwpoort

Secretaris-generaal ir. Fernand Desmyter en de West-Vlaamse provinciegouverneur openden in aanwezigheid van de burgemeester begin juni in Nieuwpoort officieel de na vijf jaar volledig gerenoveerde staketsels. De plechtigheid had plaats ter gelegenheid van de viering 50 jaar Nieuwpoort-Bad.

De staketsels behouden nog steeds hun nut voor het tegenwoordig vooral recreatief havenverkeer, maar zij maken vandaag hoofdzakelijk de aantrekkingspolen uit van wandelaars, kusthengelaars en kuierende vakantiegangers. De eerste fase van de werken aan de havenstaketsels was al in 1993 gestart. Vorig jaar, in april 1998 zette men het laatste gedeelte van de werken in gang, de renovatie van de staketselkoppen. Alle houten palen en de volledig bevloering zijn vervangen. Het wandelgedeelte is verbreed tot vijf meter. Zo zal het niet alleen gemakkelijker zijn om regelmatig de nodige onderhoudswerken uit te voeren, ook zullen de duizenden recreanten en lokale bewoners opnieuw in alle veiligheid kunnen genieten van deze unieke diep in zee stekende verlengstukken van de zeedijkpromenade.



officiële opening van het staketsel in Nieuwpoort

Infostand aan sluizencomplex Plassendale

Op 1 juli knipte de burgemeester in Oudenburg het lint om symbolisch de nieuwe Plassendalebrug in gebruik te nemen over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De brug is gebouwd in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust. De ophaalbrug moet de

bestaande "kleine" Plassendalebrug ontlasten van alle industrieel en havenverkeer dat wellicht in de nabije toekomst sterk zal toenemen als gevolg van de uitbreiding in de Oostendse haven en de industriezones Plassendale en Zandvoorde. De huidige brug blijft evenwel behouden, als onderdeel van het sluizencomplex dat in 1997 om de industrieel-archeologische en historische waarde als karakteristieke kanalensite en beschermd dorpsgezicht door de Vlaamse regering geklasseerd is.
Om het verkeer weg te houden van deze unieke sluizensite is vanaf de nieuwe brug een ringweg rond het complex en het nieuwe bedieningsgebouw aangelegd.

Ter gelegenheid van de plechtigheid stelde de afdeling Waterwegen Kust in de loods van het bedieningsgebouw een informatiestand op. Daar werden aan de hand van plannen, een fototentoonstelling, een infobrochure en een fraai schaalmodel de historiek van, en de werken aan het sluizencomplex van Plassendale uit de doeken gedaan voor een zo ruim mogelijk publiek. Er was bijzonder gemikt op de aandacht van de talloze wandelaars en vooral fietsers die tijdens de zomermaanden de vele recreatieve routes langs de kanalen Plassendale-Nieuwpoort en Brugge-Oostende volgen. Tijdens een rustpauze konden zij meteen kennismaken met een historisch waterbouwkundig werk en met nieuwe infrastructuurwerken.

De infostand bleef de hele zomer geopend. De infofolder werd verspreid via alle VVV-kantoren van de aan de kanalen grenzende gemeenten. Om tegemoet te komen aan de grote en aanhoudende belangstelling bleef de expo ook in september en oktober nog toegankelijk.

Open Havendag Oostende

Het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende organiseerde begin mei in samenwerking met een participerende bedrijven in het havengebied een variante op de Open bedrijvendag onder de noemer Open Havendag. Bezoekers werden per bus van de ene locatie naar de andere gebracht, waar de activiteiten werden toegelicht. Ook de afdeling Waterwegen Kust was van de partij ter plaatse van één van de belangrijkste Oostendse werven van het ogenblik.

Aan de achterzijde van spoorwegstation worden in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust de vroegere RMT-Jetfoilvoorzieningen afgebroken en een aanlegkaai voor cruiseschepen gebouwd.
De afbraakwerken aan de voormalige aanlegposten boden voldoende spektakel voor de talloze belangstellenden, en wie daar meer wilde over weten kon terecht in de informatiestand die door de afdeling was opgetrokken in de oude passagiersterminal.
Met een uitgebreide fototentoonstelling werd het uittrekken van de reusachtige buispalen en het afbreken van de torens, de loopbruggen en de funderingen geïllustreerd. Bij het technisch concept voor de nieuwe cruisekaai, dat met duidelijke plannen was toegelicht, kregen de bezoekers deskundige uitleg van zowel ontwerpers als uitvoerders.



tentoonstelling in de voormalige pasagiersterminal

Vlaanderendag

De afdeling Vloot heeft op 21 maart 1999 namens AWZ deelgenomen aan "Vlaanderendag". Bedoeling was om de activiteiten van het Vlaamse Zeewezen beter bekend te maken bij de bevolking.

Volgende activiteiten stonden op het programma:

- bezoek aan de vloot zeeschepen van de afdeling Vloot die ingezet worden voor de dienstverlening inzake:
- het loodsen en beloodsen;
- het betonnen en bebakenen
- het redden en slepen op zee
- het ter beschikking stellen van bemande vaartuigen aan derden (o.m. scheepvaartpolitie en douane).
  Hiervoor werden een reddingsboot, een redeboot, de Zeehond (zeesleepboot), de Zeearend (betonningsvaartuig) en de Zeeleeuw (loodsboot om te bouwen voor zeewetenschappelijk onderzoek) toegankelijk gemaakt voor het publiek.
- een tentoonstelling in het directiegebouw van de afdeling Vloot over de volledige dienstverlening van het Vlaamse Zeewezen, met name de vloot, het loodsen en de scheepvaartbegeleiding;
- een rondgang in het gebouw met aandacht voor de specifieke architectuur van dhr. Felix en de geïntegreerde kunstwerken van dhr. Raveel;
- in een tent bij het gebouw was er mogelijkheid voor de bezoekers om na te kaarten bij een natje en een droogje in een aangepaste sfeer;
- kinderanimatie was voorzien in functie van het door AWZ gekozen thema "de zee";
- de bezoekers aan de Zeehond, de Zeearend en de Zeeleeuw worden naar de overkant van de haven gebracht met een door de afdeling Vloot ingezette pendelboot;
- iedere 100e bezoeker werd een zeetrip aangeboden samen met de familie (max. 5 personen);



even op adem komen - 21 maart 1999

Ondanks het slechte weer heeft de afdeling ca 900 bezoekers ontvangen. Als men vergelijkt met de andere locaties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (gemiddelde van 300 bezoekers per locatie) kan Vlaanderendag in het Vlaamse Zeewezen als een succes worden beschouwd.

Ook kunstenaar Raveel en architect Felix hebben op Vlaanderendag het Vlaamse Zeewezen met een bezoek vereerd.

De bezoekers waren over het algemeen heel tevreden. Het feit dat de bezoekers in de gietende regen stonden aan te schuiven om met de pendelboot over te zetten illustreert de hoge mate van interesse.

Ook intern heeft de organisatie van deze Vlaanderendag, ondanks de zeer hoge werkdruk (vooral tijdens de dagen die de Vlaanderendag voorafgingen) bijgedragen tot een verbetering van de "teamgeest" in de afdeling.

Bezoeken aan het Zeewezen

Door het soort dienstverlening dat de afdeling Vloot biedt en ook mede als gevolg van Vlaanderendag is de afdeling Vloot terecht gekomen in een circuit van vragen tot begeleide bezoeken.

De afdeling Vloot heeft in samenwerking met de afdeling Scheepvaartbegeleiding in 1999 heel wat bezoekers en groepen ontvangen die geïnteresseerd waren in de dienstverleningspakketten van het Zeewezen en/of in de kunstwerken van dhr. Raveel.

Zo heeft de afdeling in 1999 27 groepen ontvangen in het Zeewezengebouw te Oostende waarvan er 16 op een intensieve wijze werden begeleid.

Trekpleisters waren de maritieme verkeersleiding te Oostende (afdeling Scheepvaartbegeleiding), de reddingsboot, de Zeehond.

Om een algemeen beeld te krijgen van de nieuwe structuren van het Zeewezen kregen de bezoekers systematisch een uiteenzetting aan de hand van een presentatie met beeldmateriaal.

Deze ontvangsten hebben er in elk geval toe bijgedragen dat het Vlaamse Gewest en de Administratie Waterwegen en Zeewezen in het algemeen en het Zeewezen en de afdeling Vloot in het bijzonder meer bekendheid verworven hebben bij het publiek.

Open Schooldag

De afdeling Vloot is namens AWZ ingegaan op de vraag van de bevoegde Vlaamse minister om mee te werken aan een "Open Schooldag".

Deze doedag had plaats op vrijdag 12 maart 1999 in de locatie Antwerpen van de afdeling Vloot.

Zo heeft de afdeling Vloot de leerlingen van het zeevaartonderwijs van Kallo en Oostende ontvangen aan boord van veerboot MS Schelde waar ze kennis konden maken van de opdrachten en bevoegdheden van de afdeling in het algemeen en van de gespecialiseerde materie inzake het Zeewezen in het bijzonder.

Aansluitend hierop hebben de leerlingen kunnen zien hoe de theorie in de praktijk wordt omgezet toen ze zelf het betonningsvaartuig MS Lillo konden bezichtigen en ook de machinekamers mochten bekijken. Later konden leerlingen en leerkrachten vanaf de kaai het personeel aan het werk zien tijdens een demonstratie van het uitleggen van een boei.

De doedag werd besloten met een tocht op de Schelde met de gelijknamige veerboot waar tijd en gelegenheid was voor een nabespreking tussen de leerlingen en leerkrachten.

Al bij al een leerrijke ervaring die er zal toe bijdragen dat jongeren blijven kiezen voor een maritieme opleiding.

La Coruña

Op de expo van Lissabon (1998) werd door de voormalige minister-president de loodsboot omgedoopt tot "Zeeleeuw" met de bedoeling dit vaartuig in te zetten voor andere doeleinden buiten het domein van het Zeewezen; er werd hierbij gedacht aan zeewetenschappelijk onderzoek.

Naast de opdrachten in de sfeer van het zeewetenschappelijk onderzoek werd de mogelijkheid om de "Zeeleeuw" ook te gebruiken voor het organiseren van seminars als nader te onderzoeken item bepaald. Zowel de voormalige minister-president als secretaris-generaal Eric Stroobants waren hierover enthousiast. Het is dan ook logisch dat AWZ in deze een voorbeeldfunctie nastreeft. Bovendien moet AWZ haar maritieme traditie in ere houden.

In 1999 werd dan ook beslist om enerzijds een opleiding voor de celhoofden van AWZ en anderzijds een speciale bijeenkomst van de afdelingshoofden van AWZ te organiseren aan boord van de "Zeeleeuw" in het kader van teambuilding en om de cultuurverschillen tussen de sectoren "waterwegen" en "zeewezen" weg te werken.

Als bestemming is gekozen voor La Coruña. Deze Spaanse stad ligt op twee en een halve dag varen, dit wil zeggen in een werkweek is het mogelijk heen en terug te varen. Ondertussen is men op volle zee, geconcentreerd op de opdracht.

Voor de heenreis werd een opleiding georganiseerd voor een aantal door de leiding geselecteerde celhoofden.. De voorstellen van deze "Peña de La Coruña" werden in het kader van de te bepalen AWZ-doelstellingen voor het jaar 2000, getoetst aan de standpunten van de Club van Lissabon en geconsolideerd op het seminarie Van Ham op 27 september 1999.

Het zomercova van de afdelingshoofden ging door op de terugreis. Dit cova stond in het teken van de verandering en de doorlichting van AWZ.

Ook de voorstellen van het Cova La Coruña werden getoetst aan de standpunten van de Club van Lissabon en geconsolideerd op het seminarie van Ham op 27 september 1999.

De afdeling Vloot heeft een wezenlijke bijdrage geleverd om deze organisatie succesvol te laten verlopen. Niet alleen zijn alle logistieke voorzieningen getroffen die een



Kapitein Van Poucke en zijn manschappen - 2 juli 1999

langdurig verblijf aan boord vereisen (voeding, linnen, ...) maar moesten ook alle schikkingen genomen worden om te voldoen aan alle wettelijke eisen inzake scheepvaart in de internationale wateren.

Er zijn dan ook veelvuldige bilaterale gesprekken en onderhandelingen gevoerd met de Spaanse overheid met het oog op de ontvangst van dit Vlaamse vaartuig in de Spaanse havenstad La Coruña.

Na een ontvangst in de directie van de afdeling

Vloot zijn alle deelnemers op vrijdag 2 juli 1999 ingescheept aan boord van de Zeeleeuw die voor deze gelegenheid afgemeerd lag aan de achterzijde van het directiegebouw van de afdeling Vloot.

Kapt. Van Poucke die voor deze reis ook de taak van gezagvoerder waarnam en dus de "kaptiteinskepie" droeg heeft met zijn bemanning er voor gezorgd dat de celhoofden en de afdelingshoofden een onvergetelijke zeetrip beleefden en ook veilig terug in Oostende konden aanmeren op vrijdag 9 juli 1999.

Club van Lissabon

Uitstap met Baltische studenten

Op 15 februari 1999 gingen 8 CvL-leden samen met 23 Baltische studenten Maritieme Wetenschappen op stap. In de voormiddag werd de archeologische site te Ename bezocht. In de namiddag kreeg de brouwerij Liefmans deze groep over de vloer.

Studiedag Kunstwerken

De Club van Lissabon organiseerde op 30 november 1999 de studiedag 'Kunstwerken : esthetiek in de waterbouw' in het Sofitel te Gent. Op deze studiedag werden vertegenwoordigers van alle administraties van LIN uitgenodigd. Er waren een 60-tal aanwezigen.

Vacatures

Bestaande vacatures worden moeilijk, of niet opgevuld en dit terwijl er toch al geen personeelsoverschot is.
De Club van Lissabon ging naar de startvergadering van de technologische kring FTW-RUG over het tekort aan ingenieurs. De achtergrond van het probleem was volgens prof. Verhoeven het negatieve beeld van de industrie, het imago van technologie en de onbekendheid van het beroep.
De Club van Lissabon ondernam actie om onze job meer bekendheid te geven bij studenten. Hiertoe werd contact opgenomen met een aantal professoren.

Zending Thailand

In het kader van een vriendschapsverdrag tussen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en de Port Authority of Thailand namen enkele leden van de Club van Lissabon deel aan een zending naar Thailand Ze brachten een uitgebreid bezoek aan de havens van Bangkok en Laem Chabang, waarbij ze in de verschillende diensten en afdelingen rondgeleid werden.
De nadruk van de zending lag op de uitwisseling van ervaringen en kennis en op het aanduiden van de verschillende mentaliteit en manier van werken.

Studiedag over integraal beheer van de kustzone

In de loop van de maand november organiseerde de afdeling Waterwegen Kust samen



de Noordzeekust

met het provinciebestuur van West-Vlaanderen in het Provinciehuis Boeverbos in Brugge een internationale studiedag. De studiedag kaderde in het Europees programma Terra, een samenwerkingsproject rond integraal beheer van de kustzones. Binnen Terra werkt Vlaanderen samen met de Griekse regio Kavala en met het Portugese Faro.
Tijdens de studiedag, waar zo'n 165 deelnemers uit diverse sectoren, openbare besturen, instituten en particuliere organisaties samenkwamen, werd informatie verstrekt over de aspecten van het geïntegreerd kustzone-

beheer. Het hoofdaccent lag daarbij op infrastructuurwerken in de kustzone en hun impact op de kust, het omgaan met de gevolgen voor natuur en milieu, het duurzaam bekijken van de projecten en de alternatieven. Bijzondere aandacht ging naar de omgang met het spanningsveld tussen economie en ecologie.

Beperkte ruimte

De studiedag was gericht naar politici, ambtenaren en allen die professioneel of op vrijwillige basis betrokken zijn bij activiteiten in de kustzone. Tot de buitenlandse vertegenwoordiging behoorde onder andere gouverneur Kalliotzis van Kavala, afgevaardigden van de projectpartners uit Griekenland en Portugal, en een waarnemer uit de Nederlands provincie Zuid-Holland.
Uit de conclusies kwam vooral de Vlaamse realiteit naar voor: het probleem van de ruimtebeperking in de kustzone, waardoor de vergelijking met de Nederlandse, Griekse en Portugese situatie niet altijd opgaat. Ook het belang van een publiek debat bij grootschalige projecten, en de aandacht die moet uitgaan naar, naast de ecologische ook en zeker de socio-economische implicaties.

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

De in 1998 uitgevoerde studie toonde de wenselijkheid aan van een tweede zeesluis te Terneuzen. De voorkeur ging uit naar het type gelichterde Cape-Size.
Na de opmaak van een ontwerp van nota aan de Vlaamse regering werd de studie toegelicht op het College van Afdelingshoofden (het "Cova") van AWZ. Het Cova bevestigde de noodzaak van twee technische vervolgstudies en één economische impactstudie.
Gelet op de milieuproblematiek werd voor de twee technische vervolgstudies het voortouw genomen door de cel Beheer, in nauwe samenwerking met de cel Investeringen.
Een eerste vervolgstudie betreft een verziltingsstudie: door een grotere, diepere zeesluis en door een groei van het aantal schuttingen in Terneuzen zal meer zout water uit de Westerschelde het kanaal Gent-Terneuzen binnendringen. Er moet worden nagegaan wat daarvan de gevolgen kunnen zijn en welke maatregelen er dienaangaande moeten genomen worden. De studie is in oktober aangevat en moet voltooid zijn in april 2001.
Een tweede vervolgstudie handelt over de speciebergingsproblematiek: bij de bouw van een nieuwe zeesluis met haar toegangen kant Westerschelde en kant kanaal Gent-Terneuzen moet circa 40 miljoen kubieke meter grond worden uitgegraven en dus ergens een bestemming krijgen; indien het kanaal achteraf ook zou worden verbreed en verdiept conform de afmetingen van de nieuwe zeesluis komt nog eens 35 miljoen kubieke meter grond vrij. De studie is eind 1999 aanbesteed, goedgekeurd en vastgelegd. De studie moet nog worden aangevat, de uitvoeringstermijn bedraagt 8 maanden.
De economische impactstudie moet nader bepalen wat de economische betekenis is van de industriële activiteiten langs het kanaal Gent-Terneuzen voor de regio en voor Vlaanderen om zodoende een ruimer inzicht te verwerven in de gevolgen van enerzijds een situatie met een maximaal benutte huidige sluis (met een verbeterde toegang door een ander type bruggen aan beide hoofden van de sluis) en anderzijds een situatie met een tweede zeesluis. Deze studie werd eveneens eind 1999 aanbesteed, goedgekeurd en vastgelegd.
Ook deze studie moet nog worden aangevat, de uitvoeringstermijn bedraagt 5 maanden.

Economische studie Seine-Schelde

Nadat in Frankrijk een uitgebreide studie werd uitgevoerd om het Seine-bekken middels een 4.400 ton-duwvaartkanaal te verbinden met het noorden, meer bepaald met het kanaal "à grand gabarit" Valenciennes - Duinkerke, werd in Vlaanderen een eerste verkennende studie uitgevoerd om te bepalen langs welke waterweg eventueel best deze verbinding met het Vlaamse waterwegennet tot stand zou komen. De keuze viel op de Leie-as.
In de daaropvolgende studie - Seine-Scheldestudie genoemd omwille van de resulterende link van beide rivierbekkens - werd nagegaan of het economisch verantwoord is een kalibrering van de Leie-as op 4.400 ton duwvaart te verwezenlijken, zowel in het geval dat het Franse project zou doorgaan als in het geval het niet zou doorgaan. De studie wees uit dat in beide gevallen een positief rendement kon worden opgetekend, zij het uiteraard met een groter rendement indien het Franse project zou worden gerealiseerd. Er zijn sindsdien evenwel ernstige twijfels gerezen over de Franse realisatie.
De studie toonde ook aan dat een scenario met éénrichtingsverkeer voor deze 4.400 ton duwvaart in eerste instantie de voorkeur verdient. Dit betekent dat enkel twee nieuwe, grotere sluizen moeten worden gebouwd voor deze lange duwkonvooien en sommige bruggen verhoogd om ladingen met drie lagen containers toe te laten. Dit laatste, samen met het verhogen van twee hefdeuren van bestaande sluizen, wordt in een eerste fase gepland omdat dit ook de huidige scheepvaart (tot 1.350 ton) toelaat met drie lagen containers te varen. Het bouwen van twee nieuwe sluizen is anderzijds in de toekomst, onafhankelijk van de realisatie van de duwvaart, toch noodzakelijk gelet op de te verwachten toename van de trafiek : de capaciteit van de sluizen vormt de bottleneck op de vaarweg en niet het gabariet van de vaarweg zelf.
Nadat het éénrichtingsverkeer voor 4.400 ton duwvaart zijn bestaansrecht heeft bewezen en verzadiging van de waterweg nadert, kan dan later de ganse vaarweg voor deze duwvaart worden gekalibreerd.
In een vervolgstudie, "Rivierherstel Leie" genoemd, zal worden nagegaan op welke wijze in de eerstvolgende jaren de sterk afgekalfde oevers van de gekalibreerde Leie zullen worden aangepakt, waarbij een bijzondere aandacht zal worden besteed aan een betere ruimtelijke kwaliteit van de ganse vallei van de rivier.

Middelenmanagement

De afdeling Vloot is de afgelopen jaren pilootafdeling geweest zowel in het kader van "doelmatigheidsanalyse" als in het kader van het "invoeren van de economische boekhouding".

De beslissing om de afdeling Vloot aan te duiden als pilootafdeling voor deze projecten was vooral geïnspireerd op het feit dat de afdeling op termijn moet uitgebouwd worden tot een faciliterende afdeling/bedrijf dat de financiering van haar activiteiten zoveel als mogelijk extern realiseert. De afdeling moet aldus aan de belangstellenden binnen het Vlaamse Gewest evenals aan externe klanten vlootdiensten kunnen aanbieden op basis van de kostprijs.

De economische bedrijfsboekhouding moet in combinatie met de doelmatigheidsanalyse de afdeling toelaten inzicht te krijgen in de total-cost van haar verschillende activiteiten of dienstverleningen en antwoord te krijgen op de vraag hoe doelmatig (zuinig, effectief en efficiënt) de dienstverleningspakketten worden aangeboden.

De afdeling Vloot heeft in 1999 voor zover de randvoorwaarden waren vervuld alle mogelijke acties genomen om de omgevingsfactoren te creëren die noodzakelijk zijn om de uiteindelijke stap te zetten naar het economisch boekhouden met analytisch luik.

Verwacht wordt dat ook de andere afdelingen vanaf 2000 een belangrijke stap zullen moeten

zetten in het kader van het veralgemeend invoeren van de economische boekhouding.

Zeewetenschappelijk onderzoek

Ingevolge de beslissing van de Vlaamse regering van 19 december 1998 werd besloten om een overtallige loodsboot (loodsboot 2 in Lissabon omgedoopt tot Zeeleeuw) ter beschikking te stellen voor het zeewetenschappelijk onderzoek.

Om dit project tot een goed einde te brengen heeft de Afdeling Vloot in 1999 dan ook gewerkt aan volgende deelprojecten:

1. het heruitrusten van de Zeeleeuw opdat het schip opnieuw volwaardig als zeeschip voor de beperkte kustvaart kan worden gebruikt en ombouwen van de Zeeleeuw tot vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek;
2. vaststellen van de bemanningssamenstelling van de Zeeleeuw en het inpassen van deze bemanningssamenstelling in het personeelsplan van de Vloot;
3. het opmaken van de nodige overeenkomsten met de Administratie Wetenschap en Innovatie en het nieuw opgericht Vlaams Instituut voor de Zee.

Eind 1999 kan worden gesteld dat de werken voor de ombouw begin 2000 kunnen aanvatten, de Safe Manning List voor de Zeeleeuw is opgesteld en de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden thans gefinaliseerd.

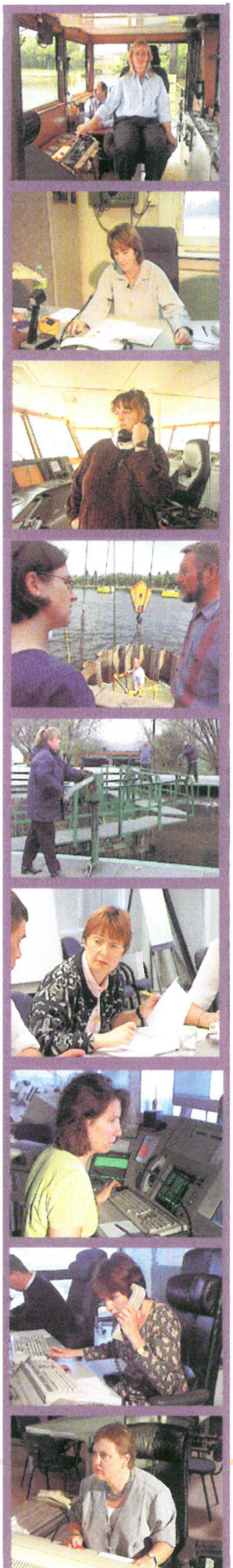
Werkgroep Gelijke Kansen AWZ

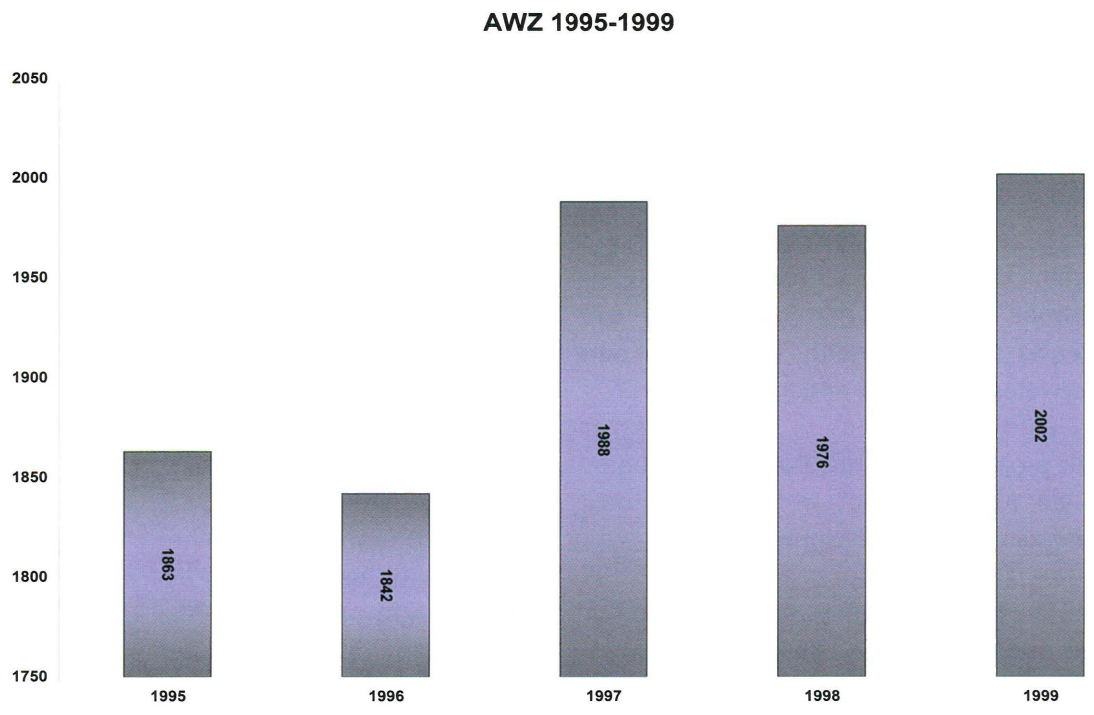
De administratie Waterwegen en Zeewezen is een administratie waar vrouwen zwaar ondervertegenwoordigd zijn in het personeelsbestand. Eén van de redenen is ongetwijfeld het overwicht aan technische functies.

De geringe aantrekkingskracht van technische beroepen op meisjes is nog dikwijls te wijten aan het verouderd beeld van het begrip "techniek".

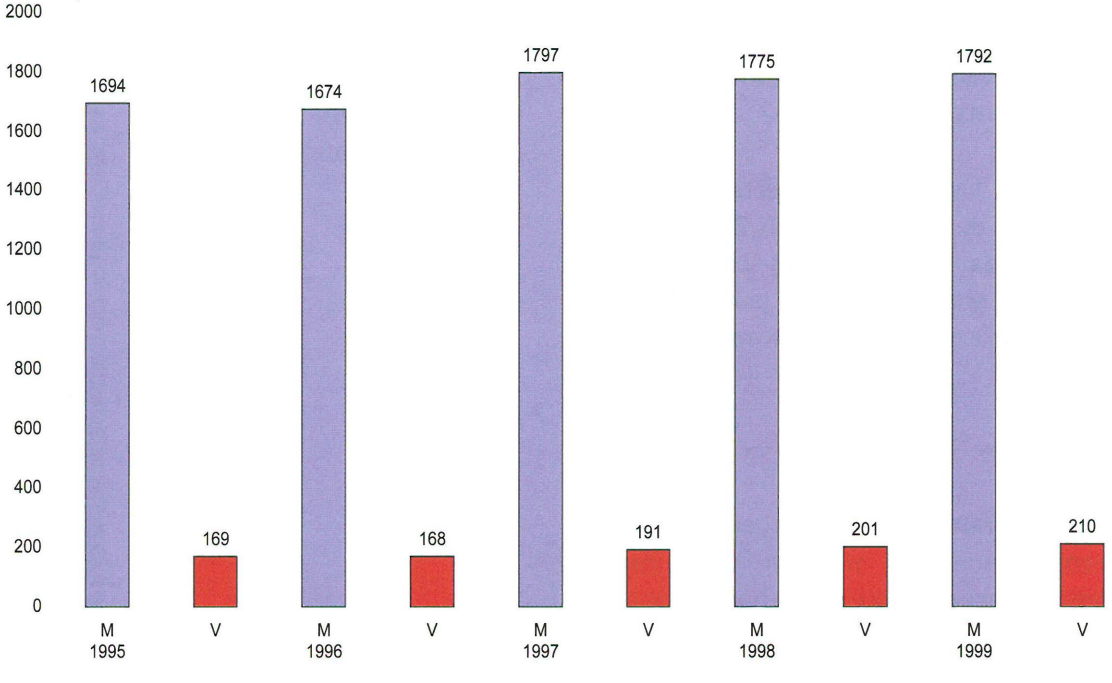
De werkgroep "Gelijke Kansen AWZ" heeft, in samenwerking met de afdeling Communicatie en Ontvangst, een video "Vrouwen in technische functies", gemaakt om aan te tonen dat een technisch beroep evenzeer door vrouwen kan uitgeoefend worden. In de film vertellen enkele van de vrouwelijke personeelsleden over hun opleiding, hun werk, de combinatie werk/gezin enz.

Deze video, die volledig past in het Gelijke kansenbeleid dat gevoerd wordt door de Vlaamse regering, is gratis beschikbaar voor scholen en Centra voor Leerlingenbegeleiding om de leerlingen een zo ruim mogelijk perspectief te geven op hun toekomstige beroepsloopbaan.

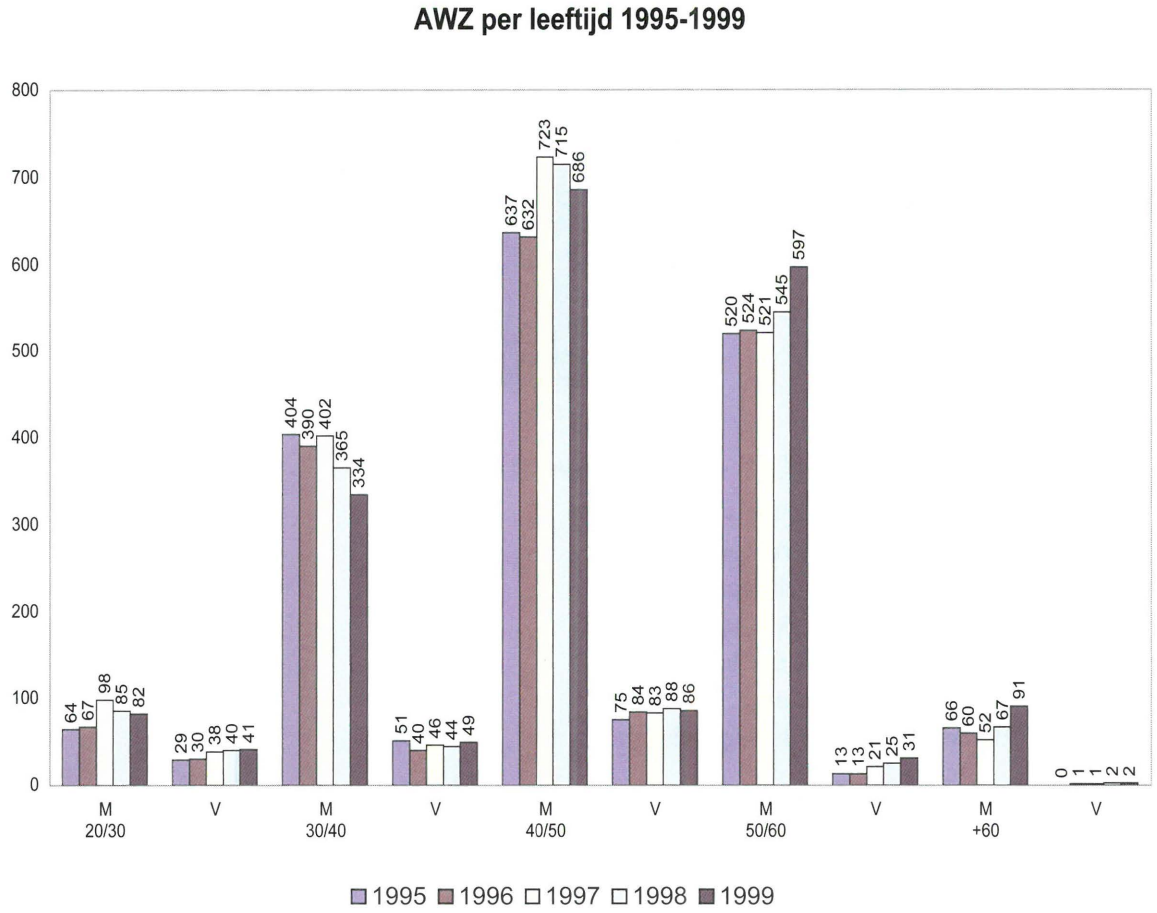




Aantal personeelsleden bij AWZ van 1995 tot 1999

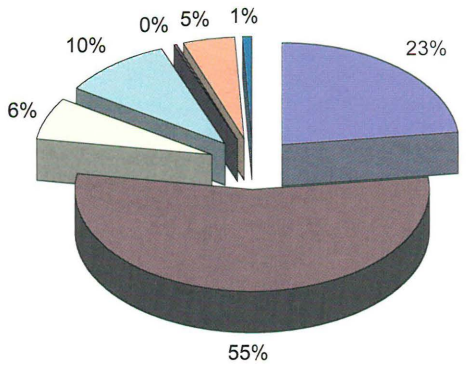


verhouding van het aantal mannen - vrouwen binnen AWZ



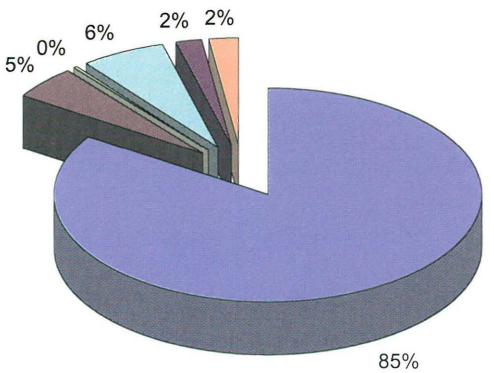
Verhouding van het aantal personeelsleden bij AWZ per leeftijdscategorie

BEGROTING AWZ - 1999
Totaal bedrag : 20,5 miljard BEF



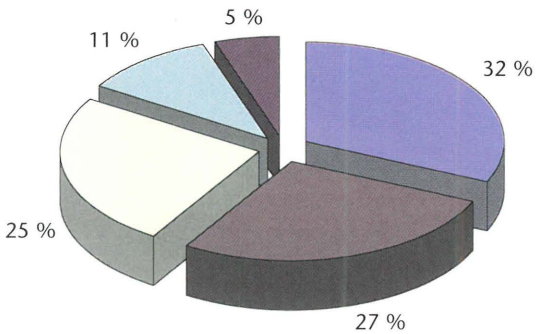
BEGROTING AWZ	gewone begroting	V I F	totaal
Waterwegen en Binnenvaart	1.804,3	2.936,4	4.740,7
Havens en Maritieme toegang	5.565,7	5.572,6	11.138,3
Loodswezen, Zeescheepvaart	1.315,5	15,0	1.330,5
Zee- en rivierwaterkering	358,3	1.681,0	2.039,3
Hydrologisch onderzoek	61,1	0,0	61,1
Integraal waterbeheer	899,7	100,0	999,7
Heffingen en schadevergoeding enz.	0,0	160,6	160,6
	10.004,6	*10.465,6*	*20.470,2*

BEHEERSVERDELING 1999



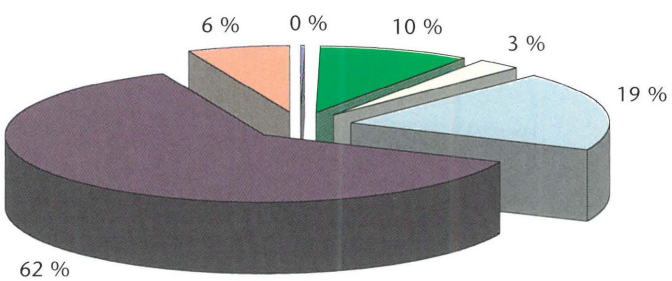
BEHEERSVERDELING	
Waterwegen en Havens	17.244,9
Integraal waterbeheer	999,7
Hydrologie	61,1
Zeewezen	1.330,5
A O S O	381,6
V O I 's (incl. PBV)	452,4
	20.470,2

HAVENS Waterbeheer
Maritieme toegang



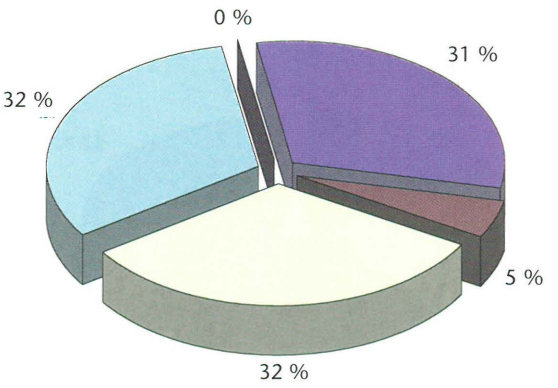
HAVENS - MT - WATERBEHEER	Bedrag
Maritieme toegangswegen	5.991,9
Havens	5.146,4
Waterwegen en Binnenvaart	4.740,7
Zee- en rivierwaterkering	2.039,3
Integraal waterbeheer	999,7
	18.918,0

BINNENVAART 1999



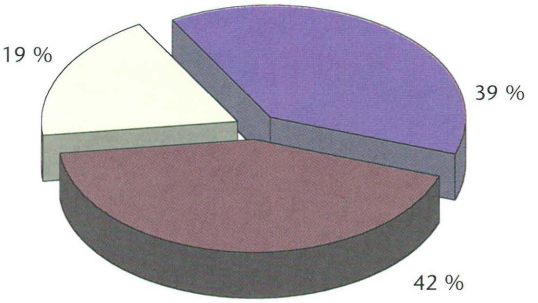
BINNENVAART	bedrag	
Promotie	10,1	0%
V O I 's (incl. vzw PBV)	452,4	10%
Exploitatie veren	126,5	3%
Onderhoud (incl. EM 240 MF)	915,5	19%
Investering	2.936,4	62%
Verlaging scheepvaartrechten	299,8	6%
	4.740,7	

Maritieme toegang - 1999



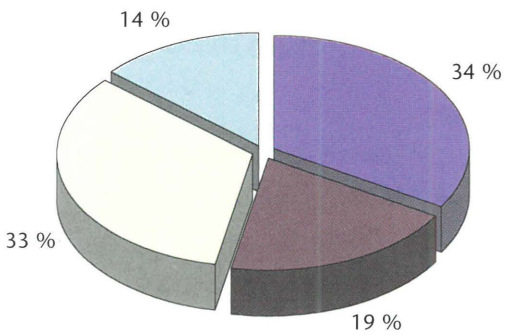
MARITIEME TOEGANG begroting	gewone	V I F	totaal		te besteden
Verdieping Westerschelde	1.399,4	459,0	1.858,4		
Onderzoek en studies	41,2	269,7	310,9		
Onderhoud Kust	1.880,0	40,0	1.920,0	723	12,1%
Onderhoud Antwerpen	1.661,6	235,0	1.896,6		
Onderhoud Gent	6,0	6,0			
	4.988,2	*1.003,7*	*5.991,9*		

HAVENS - 1999



HAVENS	onderhoud	investering	totaal	te besteden	
Kust	470,0	1.522,1	1.992,1		
Antwerpen	65,0	2.134,2	2.199,2	1.435	28%
Gent	42,5	912,6	955,1		
	577,5	*4.568,9*	*5.146,4*		

Waterbeheersing - 1999



WATERBEHEERSING & ZEEWERING	onderhoud	investering	totaal	te besteden	
Sigmaplan	140,6	546,5	687,1		
Waterbeheersing	58,3	335,7	394,0		
Kustverdediging	159,4	519,0	678,4	1.331,0	65%
Buitengewoon onderhoud	0,0	279,8	279,8		
	358,3	*1.681,0*	*2.039,3*	*1.331,0*	*65%*

Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

Samenstelling:
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Waterwegen en Zeewezen

Redactie:
Aimé Van Hoeylandt, John Pauwels, Tom Moortgat,
Martine Vandekerckhove, Jan Mortelmans

Verantwoordelijke uitgever:
Ir. Jan Strubbe
Directeur-generaal

Foto's:
AWZ, Guido Coolens NV

Grafische vormgeving:
Lidia Defossez

Druk:
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Logistiek
Digitale Drukkerij

Depotnummer:
D/2000/3241/163

Uitgave:
Brussel, juni 2000

Brochure te verkrijgen bij:
Administratie Waterwegen en Zeewezen
Directoraat-generaal
Tom Moortgat
Graaf de Ferraris-gebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 5
1000 Brussel
Tel.: 02/553 77 12 Fax: 02/553 77 05
tom.moortgat@lin.vlaanderen.be

Met dank aan de stuurgroep Communicatie:
Freddy Wens, Danny Bosmans, Aimé Van Hoeylandt, Rik Degruyter,
Arlette Lambrechts, Yvette Vandevelde, John Pauwels, Eric Taverniers,
Herman Van der Straeten, Jan Mortelmans, Arie Vermin, Rita Bertens,
Tom Moortgat, Mieke Decoster, Rony Slabbinck, Jenny Jacobs

