

Interview met ir. Jan Strubbe

Ir. Jan Strubbe (°Brugge, 1944) is directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), één van de zes administraties binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN). Met 2100 personeelsleden en een jaarlijks budget van 22 miljard BEF is AWZ tevens de grootste Vlaamse administratie. Binnen de departementale bevoegdheden van LIN (inrichting van de ruimte, aspecten van mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening), behandelt AWZ alles wat te maken heeft met transport te water, en dit in de meest ruime zin.

Vlaanderen heeft het drukst bevaren waterwegennet van de wereld en AWZ heeft de taak om die drukke economische slagaders zo optimaal mogelijk te beheren. Om de maritieme toegangswegen te verzekeren en de scheepvaart in goede banen te leiden voert ze baggerwerken uit, coördineert het loodswezen en de bebakening van de vaargeulen en exploiteert ze een vloot van 49 schepen. Ten behoeve van de binnenscheepvaart beheert AWZ de sluisen en bruggen op de bevaarbare rivieren en kanalen. De administratie neemt bovendien structurele maatregelen om dijken en rivieroeveren in goede staat te houden en overstromingen te voorkomen.

Jan Strubbe was tot 1978 uitvoerend ingenieur, onder andere meewerkend aan de uitbouw van de nieuwe haven op de Linkeroever van de Schelde. Tussen 1978 en 1994 was hij verbonden aan het hoofdbestuur der Waterwegen met als opdracht de algemene coördinatie van de haveninvesteringen. In 1994 volgde hij Johan Demoen op als directeur-generaal van AWZ.

I *Ir. Strubbe, sinds u afstudeerde als burgerlijk bouwkundig ingenieur aan de Universiteit van Gent in 1969, bent u onafgebroken professioneel actief geweest bij het beheer van de Vlaamse havens en in ruimere zin, bij het optimaliseren van de scheepvaart. Wat is de belangrijkste evolutie die u hebt meegemaakt in deze meer dan dertig jaar?*

De grootste accentverschuiving die ongetwijfeld heeft plaatsgevonden is het toenemend streven naar een integraal waterbeheer waarbij naast economische motieven, ook natuur, toerisme en recreatie een belangrijke plaats krijgen toebedeeld. Daar waar wij vroeger binnen 'Openbare Werken' veelal opkwamen voor één functie van het water, namelijk de scheepvaart en de rest nogal stiefmoederlijk behandelden is duurzaam en geïntegreerd beheer van waterlopen nu het uitgangspunt geworden. Als beheerders van de waterwegen en maritieme toegangswegen willen we meehelpen om de doelstellingen van integraal waterbeleid te verwezenlijken. Dat uit zich ook in een toenemende aandacht voor de beeldkwaliteit van waterbe-



(JS)

heersingconstructies (sluisgebouwen, bruggen,...) en van het omgevende landschap, en in een andere aanpak van de waterbeheersing en de functietoewijzing. We willen uiteindelijk komen tot een zorgvuldige functieafweging van elk gedeelte van een waterloop en daar waar we vinden dat scheepvaart niet meer dominant is of hoeft te zijn, voorrang geven aan andere functies. In de schoot van deze functieplannen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan een plan om op de IJzer meer ruimte te geven aan natuur en recreatie. De commerciële vaart is er duidelijk niet meer het hoogst na te streven doel en de plannen, die 20-30 jaar terug werden uitgewerkt om de IJzer te kanaliseren, zijn definitief begraven.

I *U vermeldt integraal waterbeheer en verweving van functies als een prioritair na te streven doel. Kijken we even noordwestwaarts, dan lijkt ook daar aan onze kust een belangrijke taak weggelegd voor uw administratie binnen het geïntegreerd kustzonebeheer. Geen gemakkelijke taak, want de laagwaterlijn is een niet te miskenen kunstmatige grenslijn tussen Vlaamse en federale bevoegdheden. Een jaren geleden in het leven geroepen interkabinettenstuurgroep 'Geïntegreerd kustzonebeheer' komt niet echt van de grond, terwijl andere nieuwe initiatieven zoals de nieuwe wet op de bescherming van het mariene milieu nochtans een beter overleg vereisen tussen de verschillende bevoegde instanties. Hoe kan deze moeilijke taak uw inziens best worden aangepakt?*

Er ligt niet zomaar een allesomvattende oplossing voor het rapen. Men moet zich goed realiseren dat de zee niet behoort tot de gewesten en er dus hoofdzakelijk federale wetten gelden. Hierdoor ontstaat een soort vacuüm, waarbij bepaalde bevoegdheden niet gedekt zijn. Als men bijvoorbeeld in zee een constructie wil bouwen, bij wie moet men dan terecht voor het verkrijgen van een bouwvergunning? Bouwvergunningen zijn een gewestelijke aangelegenheid, maar de zee behoort niet tot een

gewest. Er is dus niemand die een bouwvergunning kan afleveren. In de praktijk zal men allerlei vergunningen moeten aanvragen, maar geen bouwvergunning. Dat kan niet. Naar mijn gevoel zouden decreten van het Vlaams Gewest dus ook moeten gelden op zee, om zo een juridisch vacuüm in te vullen.

Dit is een puur technische bemerking. In de praktijk oefent de federale regering zeker één bevoegdheid uit die in de gewesten geregionaliseerd is, namelijk milieu. Met de Beheersbaarheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) hebben we overigens een goede relatie en bekijken we de procedures voor het verkrijgen van vergunningen. We staan uiteraard achter de nieuwe wet op het mariene milieu, al ware het beter geweest als er meer ruggespraak was geweest met het Vlaams Gewest bij het totstandkomen ervan. Ook in de toekomst, bij een verdere vermindering van het aantal federale bevoegdheden op zee – denk maar aan de overheveling van landbouw naar het Vlaams Gewest in het kader van de Lambermont-akkoorden – vind ik dat gewestelijke en federale diensten zouden moeten samenwerken. In dit kader past het project 'Kustwacht', een nieuw initiatief dat een gemengd gewestelijk-federale autoriteit moet worden en een soort loketfunctie moet vervullen naar de burger toe. Zonder afbreuk te doen aan bevoegdheden en structuren zou zo een beter gezamenlijk beleid kunnen worden gevoerd en de burger beter worden gediend.

I *De aanpak van oliepollutie op zee is een typisch voorbeeld van een probleem dat een gemeenschappelijke aanpak vergt. Uiteindelijk is het Vlaanderen dat bij een olieramp met de gebakken peren zit. Ziet u in dit domein een taak weggelegd voor de Kustwacht?*

Dat zou inderdaad een voorbeeld kunnen zijn. De bevoegdheid voor oliebestrijding ligt in principe bij het federale ministerie. Wij willen echter graag samenwerken met de federale dienst bevoegd voor oliebestrijding om bijvoorbeeld voor hen op te treden als het moet. Zo overwegen we de aankoop van een multipurpose vaartuig voor het onderhoud van de boeien op zee. We staan open voor samenwerking en zijn bereid te praten over de inzet van dit vaartuig voor oliebestrijding.

I *U haalde reeds de samenwerking met BMM aan in het kader van het project Kustwacht. Zijn er nog andere partners die voor AWZ belangrijk zijn in het marien-wetenschappelijk landschap?*

Uiteraard staan wij heel positief tegenover het VLIZ omdat wij geloven dat dit nieuwe instituut een stuk van onze opdrachten kan helpen uitvoeren. Het VLIZ doet zelf geen wetenschappelijk onderzoek, maar heeft mijns inziens een belangrijke rol in het stimuleren van marien-wetenschappelijk onderzoek, en in het verspreiden van informatie en data. Wij verzamelen zelf heel wat gegevens en stockeren die in de eerste plaats voor eigen gebruik. Toch dringt zich een vernieuwde organisatie van de datadistributie op

zodat veel meer geïnteresseerden er gebruik van kunnen maken. Als wij hiervoor zouden kunnen samenwerken met het VLIZ, helpen jullie ons in die materie in het bereiken van een doelstelling. Het beter toegankelijk maken van de boei- en meetpaalgegevens van het 'Meetnet Vlaamse Banken' naar wetenschappers toe, kan hier als een goed voorbeeld gelden van een win-win situatie.

De belangrijkste federale samenwerking verloopt via BMM, die voor ons regelmatig studies uitvoert naar de effecten van onze baggeractiviteiten. Zij leveren de vergunningen af conform de OSPAR Conventie, vergunningen die zekere verplichtingen inhouden naar monitoring toe. Er is dus een soort gentlemen's agreement die zorgt dat wij geen cijzen dienen te betalen, maar in ruil onderzoek in die materie stimuleren. Een andere federale instantie waarmee wij samenwerken is het Departement Zeevisserij, dat meer specifiek onderzoek doet naar de gevolgen van het baggeren op het visbestand.

Om de uit deze monitoringstudies voort-spruitende gegevens in de toekomst ook toegankelijk te maken voor een groter publiek van geïnteresseerden, moeten we nog de geschikte werkwijze vinden. Ook voor samenwerking op dit vlak kan het VLIZ een stukje helpen en zijn er contacten met het Waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen.

Wat de zee betreft zijn wij dus eigenlijk geen opdrachtgever voor meer fundamenteel gericht wetenschappelijk onderzoek. In het binnenland daarentegen verlenen wij regelmatig onderzoeksopdrachten aan het Instituut voor Natuurbehoud en het Instituut voor Bos- en Wildbeheer, die gericht zijn op het implementeren van onze projecten. Daarnaast doen we ook zelf onderzoek in ons laboratorium te Antwerpen (Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek) en geven we jaarlijks voor meerdere honderden miljoenen uit aan consultancy-opdrachten, die de tussenschakel vormen tussen het fundamentele onderzoek en onze toepassingen.

In het laatste nummer van ons informatieblad 'de Grote Rede' werd de Vlaamse vloot belicht, ressemblerend onder uw administratie en met zijn 49 schepen de grootste te lande. De Zeeleeuw neemt binnen deze vloot toch wel een bijzondere plaats in. Hoe is die functieschakeling van loodstender tot onderzoeksschip eigenlijk tot stand gekomen?

In het kader van de reorganisatie van het loodswezen willen we op termijn de loodsbotten vervangen door betere, modernere systemen. Wij waren van mening dat de aankoop van twee snelle redebotten één van de vier loodsbotten overbodig maakt. Deze loodsbotten hebben veel verblijfsruimte, zijn nog zeewaardig en hebben een geringe verkoopwaarde. Uit een gesprek met Rudy Herman, van de administratie Wetenschap en Innovatie, bleek bovendien dat er een acute nood aan scheepstijd bestond bij Vlaamse mariene onderzoekers. Na dit gesprek heeft het dan ook niet lang geduurd vooraleer er

een akkoord volgde tussen de ministers van wetenschapsbeleid en mobiliteit.

En op de wereldtentoonstelling in Lissabon heeft minister-president Vandenbrande onze 'Redeboot 4' omgedoopt tot 'Zeeleeuw'.

Ir. Strubbe, u bent afkomstig uit Brugge, een stad die zijn glorie te danken heeft aan de historische ligging aan het Zwin. In 1987 schreef u bovendien een boek 'De Belgische zeehavens. Erfgoed voor morgen'. Mag ik hieruit afleiden dat u ook een emotionele binding hebt met de zee en de kust?

Dat is moeilijk te loochenen. Tijdens mijn jeugd in Brugge was de vraag naar een grote zeehaven zeer voor de hand liggend en actueel. Ik heb zelf ooit meegestapt in een betoging met toenmalig burgemeester Pierre Vandamme en de toen nog piepjonge Fernand Traen (voormalig voorzitter Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen) om te ijveren voor een 'Brugge Zeehaven'. In mijn jeugd was er dus een zeer actief streven vanuit Brugge naar de zee toe. Zo ben ik bijna automatisch beland in de materie 'waterwegen'. Er is niets leuker voor een ingenieur dan bezig te zijn met waterwegen, omdat het je confronteert met een levend product. Je kunt ook een stukje het landschap veranderen, niet altijd positief, maar de laatste tijd meer en meer positief. Mijn jeugd te Brugge zal wellicht die binding met het water nog hebben versterkt.

Tot slot zou ik nog graag even polsen naar uw toekomstplannen en die van AWZ. Wat ziet u als belangrijke kernpunten voor de volgende jaren?

Buiten ons streven naar de werkelijke implementatie van een integraal waterbeleid – er zijn hier meerdere partijen mee bezig – denk ik dat we moeten gaan denken aan een veel grotere serviceverlening en bedrijfszekerheid van de scheepvaart. De scheepvaart heeft nog altijd een oubollig, avontuurlijk en romantisch imago (wat natuurlijk ook zijn positieve kanten kan hebben). Ik zie de verdere professionalisering in de scheepvaart – zowel de zeescheepvaart als de binnenscheepvaart – als mijn voornaamste doelstelling. Een professionalisering die bijdraagt tot een verhoogde mobiliteit over de vaarwegen, zonder afbreuk te doen aan de natuurwaarden en de andere functies.

Ook de langetermijnvisie Schelde beschouw ik als een belangrijk speerpunt. Het is een verafspiegeling van hoe ons waterwegenbeleid in het algemeen zou moeten zijn. Ik heb aan die langetermijnvisie goed kunnen meewerken, een visie waarin een integrale aanpak bovenop de agenda staat. Daar waar we traditioneel de belangen van de scheepvaart als topprioriteit zouden vooropstellen, werd hier uitgegaan van de gelijkwaardigheid van de functies natuur, scheepvaart en veiligheid. Veiligheid was zelfs de basisvoorwaarde, waarop niet kon worden toegegeven.

Ik dank u voor dit interview.

Kort

Vlaams onderzoek ten behoeve van kustzonebeheer: een overzicht op de VLIZ studiedag van 9 november aanstaande

Noteer alvast in uw agenda!

Op 9 november 2001 wordt in het Thermae Palace te Oostende een overzicht gegeven van het Vlaams beleidsondersteunend onderzoek ten behoeve van het duurzaam beheer van kust en zee. Met dit evenement wil het VLIZ academici, ambtenaren, politici en anderen begaan met onze kustzone de mogelijkheid bieden een coherent beeld te krijgen van de talrijke en diverse initiatieven op dit vlak. Een vijftiental uitgenodigde sprekers staan borg voor een boeiend en allesomvattend programma. De studiedag sluit hiermee perfect aan bij een mini-symposium dat in januari 2002 door DWTC georganiseerd wordt rond het onderzoeksprogramma 'Duurzaam beheer van de Noordzee'. Wilt u weten welk onderzoek zoal in België gebeurt ter ondersteuning van het duurzaam beheer en beleid van onze zee, en welke middelen daarvoor worden vrijgemaakt, mis dan geen van beide complementaire evenementen!

Beheerscommissie Oostendse Spuikom van start gegaan

U herinnert zich vast nog de studiedag die het VLIZ op 8 december 2000 organiseerde rond de Oostendse Spuikom. Ter gelegenheid van dit fel bijgewoonde colloquium vroeg de eigenaar/beheerder van de plas, de afdeling Waterwegen Kust (WWK) van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), aan het VLIZ om een beheerscommissie in het leven te roepen en voor te zitten. Op 14 februari 2001 besliste de Raad van Beheer van het VLIZ deze taak te aanvaarden en op 24 april en 12 juni vonden de eerste twee bijeenkomsten plaats met vertegenwoordigers van alle belangengroepen. Bedoeling is een geïntegreerd beheer te voeren waar iedereen zich in kan vinden, zonder afbreuk te doen aan de duurzaamheid van het gebied. In de schoot van deze beheerscommissie zal een gebiedsvisie worden ontwikkeld, die moet toelaten een beheer op langere termijn te voeren.