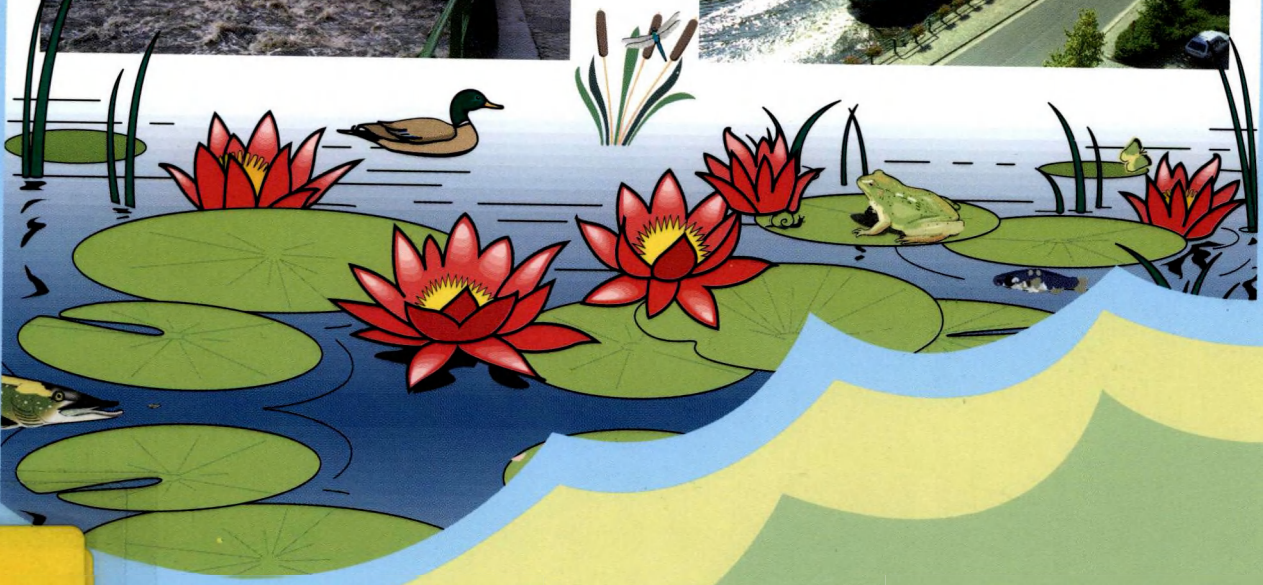


36

# Jaarboek 1997

# Afdeling Boven- Schelde

Infrastructuur / administratie Waterwegen en Zeewezen / afdeling Bovenschelde



J

BK00582

*Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Administratie Waterwegen en Zeewezen*

**Jaarboek**      **A**fdeling  
                         **B**oven-      **1997**  
                         **S**chelde



# Inhoud

Voorwoord	4
Visie en Missie	5

## Cel Investerings

- Beleidsanalyse maritieme toegang Gent	6
- Kluizendok	7
- Doortocht Kortrijk	8
- Sluis Zwevegem	9
- Beernem	10
- Bruggen Denderleeuw	11
- Brugherstellingen	12
- Actieprogramma waterinfrastructuur Gent	13
- Werken in Doortocht Gent - Graslei	14
- Palinghuizen	15

## Cel beheer

- Milieuvriendelijke oevers op de Leie	16
- Baggerwerken KGT en dijkverhoging Callemansputte	18
- Hoop 20	20
- Beleidsplannen specieberging	22
- Beleidsplannen per waterloop	23

## Cel exploitatie

- Langere schepen naar de haven van Gent	24
- Veren KGT + IKZ-project	26
- Scheepvaart	28
- Afvalinzamelplaats te Evergem	32

## Cel financieel Management

- Cijfergegevens investeringen en onderhoud	34
---	----

## Cel personeelsmanagement & Logistiek

- Cijfergegevens per niveau en functie	35
--	----

## Organisatie

- Organogram * algemeen	36
* districten	37
- Gebouwenbestand	38
- Liggingsplan waterwegen	39



## Woord vooraf

Sinds de start van de afdeling Bovenschelde op 1 januari 1995 werden er heel wat inspanningen gedaan om meer klantgericht en efficiënter te werken.

De interne organisatie werd reeds een paar maal grondig herzien, waardoor het voor de klant niet altijd even duidelijk is wie voor wat bevoegd is.

In 1997 werd op het niveau van de administratie waterwegen en zeewezen een voor alle afdelingen geldende blauwdruk voor een analoge organisatiestructuur uitgewerkt, die per 1 januari werd ingevoerd.

Het voorstellen van deze structuur vormde een eerste beweegreden voor deze publicatie.

Er werd geopteerd voor de integratie van deze informatie in een jaarboek. Op die manier kan de lezer zich aan de hand van een aantal voorbeelden een beeld vormen van de veelzijdige activiteiten van de afdeling Bovenschelde.

Recent werden de visie, de missie en de strategische doelen van de administratie en van de afdelingen bepaald. Het lijkt mij nuttig om deze te verspreiden naar de belangstellenden. Alle suggesties die ons kunnen helpen bij het realiseren van de missie en de strategische doelen zijn welkom.

Tot slot wens ik alle medewerkers te bedanken voor de inzet en de behaalde resultaten. Ik ben overtuigd dat wij er gezamenlijk in zullen slagen om de klant in de toekomst nóg beter te dienen en om de afdeling Bovenschelde een eigen identiteit te geven, zowel in het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap als in de regio der beide Vlaanderen.

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd

# ***VISIE, MISSIE EN STRATEGISCHE DOELEN VAN DE AFDELING BOVENSCHELDE (AWZ)***

---

## **Visie**

*De afdeling Bovenschelde wordt binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen een voorbeeld van doelmatigheid, integrale aanpak en deskundigheid.*

## **Missie**

**Wij willen** *de bevolking en het patrimonium in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde beveiligen tegen overstromingen, meewerken aan de verhoging van de mobiliteit en alle functies van de waterweg ontwikkelen.*

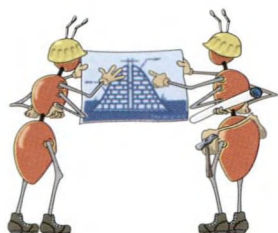
## **Wij doen dit door :**

- \* de bedrijfszekerheid van de waterwegen en van hun uitrusting te waarborgen door systematisch onderhoud;*
- \* de infrastructuur door nieuwbouw of renovatie tijdig aan te passen aan de behoeften;*
- \* steeds een evenwicht tussen de verschillende functies van de waterwegen na te streven.*

## **Strategische doelstellingen**

- 1. Bijdragen tot een significante stijging van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer tussen de Vlaamse zeehavens onderling, en op de as naar Noord-Frankrijk.*
- 2. Het waarborgen van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen, afhankelijk van de omgeving.*
- 3. Bijdragen aan de vermindering van de aanloopkosten naar de Haven van Gent door het verbeteren van de maritieme toegang.*
- 4. Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterlopen.*
- 5. Het ontwikkelen van een visie op de meervoudige functies van de waterwegen en hun aanhorigheden en het verankeren van deze visie in bestemmingsplannen.*
- 6. Het meewerken aan het zuinig beheer van de zoetwaterreserves.*

## CEL INVESTERINGEN



## Beleidsanalyse maritieme toegang Gent

In de loop van 1997 werd een studie gestart, waarin een beleidsanalyse wordt gemaakt omtrent de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen. De studie moet de knelpunten en beperkingen bepalen, die een normale groei van de regio verhinderen. Meer bepaald gaat de aandacht in deze studie naar mogelijke verbeteringen aan de huidige zeesluis, maar vooral naar de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen en alle gevolgen ervan, evenals de nodige aanpassingen aan het Zeekanaal.

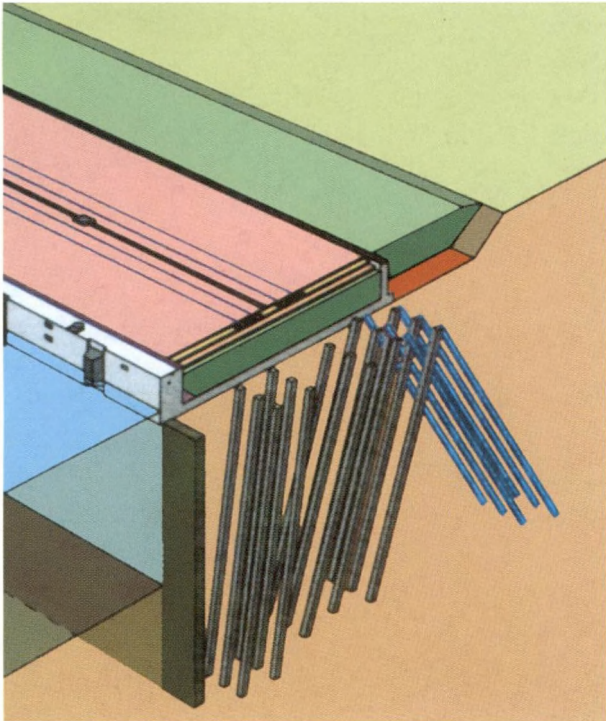
De studie wordt begeleid door een stuurgroep, waarin vertegenwoordigers van de verschillende kanaalgemeenten, het Havenbedrijf van de Stad Gent, Zeeland Seaports, de Gentse Havengemeenschap, de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland, de Nederlandse Rijkswaterstaat en de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen. Deze laatste administratie is via de afdeling Bovenschelde de opdrachtgever van de studie.

De beleidsanalyse moet in 1998 worden voltooid.



## Kluisendok

De eerste fase van de bouw van het Kluisendok ging in 1997 volop in uitvoering. In deze eerste fase wordt de bouw aangevat van een kaaimuur langs het Zeekanaal en ter hoogte van de zuidelijke hoek van de ingang van het dok.



Ter hoogte van deze hoek is een "black point" aanwezig, zijnde een oude site van het bedrijf "La Floridienne", met daarop een vervuiling met zware metalen en cyaniden.

Dank zij de werken aan het Kluisendok werden deze vervuilde terreinen ingekapseld door middel van een diepwand rondom. Deze diepwand is enerzijds een onderdeel van de kaaimuur die aan de kant van het Zeekanaal en het eigenlijke Kluisendok wordt gebouwd. Anderzijds werd aan de landzijde een afzonderlijke diepwand gebouwd, die de diepwanden van de kaaimuren onderling verbindt en zodoende de vervuilde terreinen afsluit van de omgeving.

Een studie heeft uitgewezen dat de verdere sanering van deze site met immobilisatie en berging van de verontreinigingen ter plaatse, met inbegrip van de zuivering van het grondwater, een budget van circa 500 miljoen frank vereist. Een oplossing, waarbij de verontreinigde specie naar een klasse I-stort wordt afgevoerd, betekent een budgettaire inspanning van 840 miljoen frank.

Naast de bouw van de kaaimuren gingen ook de voorbereidende werken van start voor het baggeren van de grondspecie en het ophogen van de achterliggende industriegronden. Deze grondwerken omvatten tevens het opzetten van leidingenbermen en toekomstige wegzates, de verplaatsing van het Executieoord te Ertvelde-Rieme en de consolidatie van het baggerstort "Geuzenhoek".



## Doortocht Kortrijk

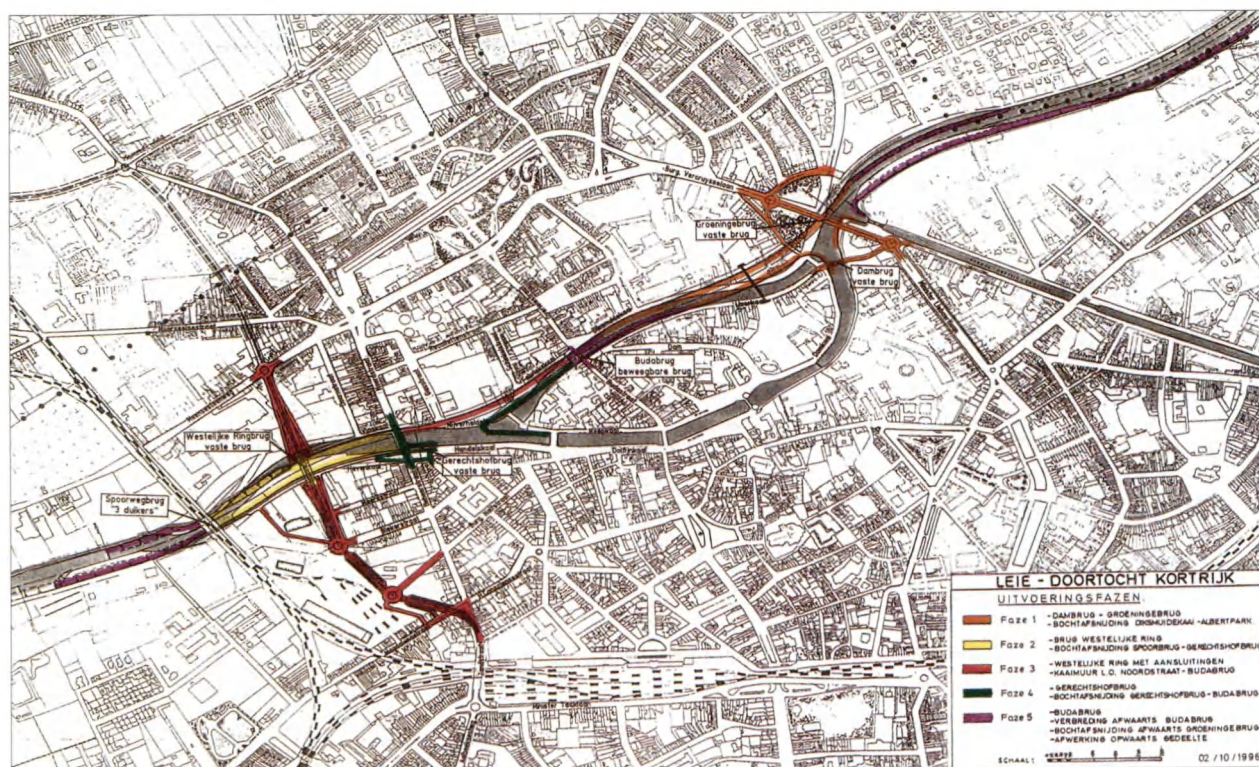
Als belangrijkste resterende knelpunt in de modernisering van de Leie en het Afleidingskanaal der Leie voor 1350 ton schepen werden in 1997 de werken aan de doortocht Kortrijk aangevat. De werken werden aanbesteed voor een totaal bedrag van 1,7 miljard frank.

De werken vereisen de afbraak van 5 bruggen en de bouw van 8 nieuwe bruggen. Verder moet de rivier worden verdiept en verbreed, zodat oude kaaimuren moeten worden afgebroken en nieuwe gebouwd.



Het globale project zal daarbij zorgvuldig worden ingepast in het stedelijke milieu. Dit betekent een bijzondere aandacht voor de architecturale vormgeving en intensief overleg met de stad.

Het publiek wordt constant op de hoogte gehouden van de werken, enerzijds door een permanente tentoonstelling en anderzijds door maandelijks berichten in de plaatselijke pers.



## Sluis te Zwevegem

Door de bouw van deze sluis wordt het kanaal Bossuit-Kortrijk vanaf de Boven-Schelde tot aan de sluis nr 9 te Kortrijk ontsloten voor 1350 ton scheepvaart en worden drie 300 ton sluisen door één grote sluis vervangen.

Nadat de ruwbouw van de sluis reeds in 1990 was gerealiseerd, worden thans kanaalwerken uitgevoerd en werken aan een voedingskoker en pompstation. Het kanaal Bossuit-Kortrijk vervult namelijk een belangrijke rol in de drinkwaterwinningvoorziening voor de regio, zodat kaderend in deze werken een overeenkomst met de drinkwatermaatschappij werd gesloten voor medefinanciering.

In 1997 werden de werken voor de electromechanische uitrusting aanbesteed, in 1998 volgt een laatste fase voltooiingswerken, zodat het gehele complex bedrijfsklaar kan zijn tegen het jaar 2000.



## Keersluis te Beernem



Om de stad Brugge te beschermen tegen hoge waterstanden vanuit het Gentse ten gevolge van wassen op Leie en Schelde, wordt te Beernem een keersluis gebouwd op het kanaal Gent-Brugge. Doordat ook een stuw werd gebouwd, zal toch nog een gecontroleerde hoeveelheid water via Brugge kunnen worden geloosd wanneer de keersluis gesloten is.

Na de afwerking van de ruwbouw werden voornamelijk oeververdedigingen en grondwerken uitgevoerd. Bijzondere aandacht ging naar natuurtechnische milieubouw, met plasbermen en verdiepte langsrachten, gevoed door een beek, die vroeger rechtstreeks in het kanaal loosde.

De sluis wordt in een nieuwe doorsteek van het kanaal gebouwd. Na de realisatie van de verbinding met het oude kanaal gecombineerd met het maken van een afsluitdijk op het oude kanaal en na de installatie van de electromechanische uitrusting, kan de keersluis in de loop van 1998 in dienst worden genomen.



## Bruggen te Denderleeuw

De vroegere bruggen te Denderleeuw over de sluis en de stuwgeul van de Dender waren bruggen met één rijstrook, met uiteraard heel wat verkeershinder tot gevolg.



De buurt werd eveneens regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken.



De werken werden zoals gepland op één jaar tijd uitgevoerd.

In 1997 werden deze bruggen vervangen door bruggen met twee rijstroken. De brug over de sluis bleef een ophaalbrug, maar wel gemechaniseerd en zodoende veel gebruiksvriendelijker. De brug over de stuwgeul is een vaste brug.

Er werd over gewaakt de hinder voor de omgeving zo minimaal mogelijk te houden. Zo werden voor de nieuwe funderingen in de grond gevormde boor- en schroefpalen gebruikt, die zonder heien of trillen in de grond worden gebracht. Fiets- en voetgangersverkeer was tijdens de werken steeds mogelijk, onder andere door een ingenieuze beweegbare noodbrug.



## Brugherstellingen



Een constante aandacht gaat naar de belangrijke bruginspecties en de opvolging ervan door middel van herstellingswerken.

Enerzijds worden er voornamelijk via de onderhoudspacten systematische en kleine onderhoudswerken uitgevoerd, zoals het verzekeren van de zo noodzakelijke goede waterafvoer. Anderzijds worden structurele en/of grote onderhoudswerken via afzonderlijke bestekken aanbesteed. Zo werden in 1997 bijzondere en delicate herstellingswerken uitgevoerd aan de hangbruggen over de Ringvaart om Gent, namelijk aan de bruggen W2, W12 en W13.



## Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent

In samenwerking met de Technische Dienst Stedebouw en Ruimtelijke Planning en de Fietsdienst van de stad Gent werd het "Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent" opgemaakt.

Dit actieprogramma is enerzijds gebaseerd op de stedelijke beleidsdocumenten "Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Gent" en het "Mobiliteitsplan", anderzijds op het indertijd door de afdeling Bovenschelde opgemaakte "Herwaarderingsplan voor de Gentse Binnenwateren". Het beoogt een concreet programma van prioritaire watergebonden infrastructuurwerken voor te stellen, gesteund op een onderbouwde toekomstvisie voor de stad Gent. De historische relatie van Gent met Leie en Schelde, die de laatste decennia werd verstoord, wordt door dit actieprogramma terug versterkt.

De waterlopen worden hierbij gewaardeerd als groene assen binnen een stedelijk gebied, dat slechts over schaarse groene en open ruimten beschikt. Door het inbouwen van fiets- of wandelpaden in deze groenassen kunnen de inwoners zich binnen een groene en veilige omgeving verplaatsen.



Diverse ingrepen zijn noodzakelijk om deze groenverbindingen te realiseren: bouwen van voetgangers- en fietsbruggen en onderdoorgangen van bruggen, heraanleggen van jaagpaden of bouwen van steigers als wandelpad en renoveren van kaaimuren.

Tenslotte zal door het openleggen van de oude bedding van de Schelde ter hoogte van de "Reep" opnieuw de samenvloeiing van Leie en Schelde te Gent zichtbaar worden. Hierdoor wordt een stedelijk landschap hersteld en de mogelijkheid geboden een rondvaart rond de "Kuip van Gent" te organiseren.

De hierna beschreven werken aan de Graslei en aan de Jozef Guislainbrug kaderen in het actieprogramma.

## Doortocht Gent - Graslei

Reeds in de Middeleeuwen en zelfs tot lang daarna waren er op de Graslei langs de Leie te Gent intense havenactiviteiten, waaronder de belangrijke graanhandel. Getuige hiervan is onder andere het Romaanse stapelhuis.

De oude kaaimuur langsheen de Graslei was onvoldoende stabiel en werd daarom in 1997 verstevigd. Dit gebeurde door het aanbrengen aan de voet van de kaaimuur van stalen steunprofielen en een verbinding met onderwaterbeton. Tevens werd in het kader van een algemene renovatie de kaaimuur over een breedte van 4 meter verlaagd.

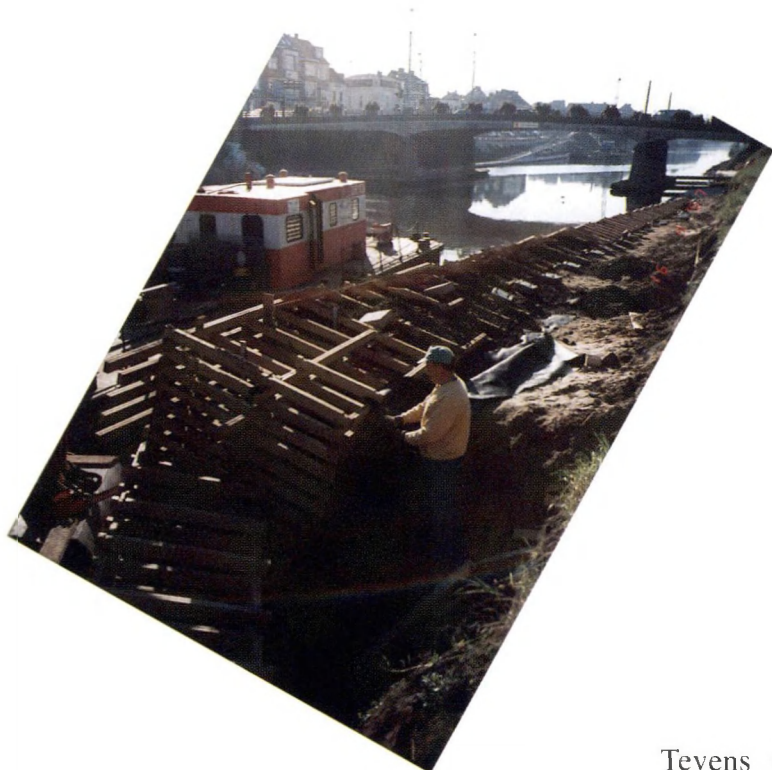
De verlaagde zone achter de oude kaaimuur vormt voor het publiek een attractieve wandelweg, dichterbij het water van de Leie.

In 1998 zijn soortgelijke werken gepland aan de oude kaaimuur op de tegenoverliggende oever van de Korenlei.



## Doortocht Gent - Onderdoorgang Jozef Guislainbrug

Het drukke kruispunt van de stadsring met de Groendreef en de Brugse Steenweg is zeer gevaarlijk voor fietsers. Een veilig alternatief is de verwezenlijking van een onderdoorgang langsheen het kanaal Gent-Brugge onder de Jozef Guislainbrug.



Tevens werden hierdoor deels beschadigde oevers definitief hersteld en een “groene” grondkeermuur gebouwd.



## CEL BEHEER

### Milieuvriendelijke oevers op de Leie

Begin van de jaren zeventig werd gestart met de modernisatie van de Leie van een 350 ton gabariet naar een 1350 ton gabariet. Bij de rechttrekking en de kanalisatie van de Leie werden de oevers opgebouwd uit betonnen taludplaten. Deze betonnen platen werden onderaan gesteund door een betonksp tegen een houten plankenrij, die op haar beurt steunde op houten palen die ingeheid waren op regelmatige afstanden. Ter bescherming van de voet van de oeververdediging was er onder water een platte berm van 1,5 meter breedte uitgevoerd vóór de oever. Gedurende de eerste jaren gaven de oevers volledige voldoening. Ingevolge de groeiende intensiteit van de scheepvaart en vooral de vaart van 1.350 ton schepen, zijn er problemen ontstaan met deze oevers. De platberm vóór de oever werd weggemalen en onder de betonplaten deed zich ontgronding voor. De betonplaten braken, verzakten en vielen in de inkalvingen.



In 1992 werd begonnen met een eerste pilootproject voor de herstelling van deze oevers door middel van een "milieuvriendelijke" oeververdediging.

Oevers zijn overgangszones. Overgangszones vormen de basis voor natuurlijke diversiteit. Zo vormt de overgang water-land de basis voor de ontwikkeling van waardevolle karakteristieke oeverleefgemeenschappen.

Voor een deel zijn dit waterplanten, zoals fonteinkruid, waterranonkel en waterlelie, voor een deel landplanten zoals wilgen, elzen en grassen. Maar er zijn ook plantesoorten die juist aan het oevermilieu zelf zijn gebonden, zoals riet, grote en kleine lisdodde, kalmoes en verschillende zeggesoorten.



Voor dieren (vogels, vissen, amfibieën, reptielen, zoogdieren) vormen de oevers een voortplantingsplaats of bieden ze beschutting en foeragemogelijkheden.

Een milieuvriendelijke oever is een oeverconstructie die zo gebouwd is dat ze een interessante omgeving vormt voor plant en dier. Bij een milieuvriendelijke oever is het de bedoeling om naast het vastleggen van de oeverzone tegen de invloeden van scheepvaart en waterafvoer, aandacht te besteden aan natuurbehoud en natuurontwikkeling.

Vanuit de ervaringen opgedaan met het pilootproject werd een type milieuvriendelijke oever ontwikkeld die gebruikt wordt voor de herstellingen van de oevers van de Leie tussen Harelbeke en Deinze.



Deze oeverversterking bestaat uit een zogenaamde "harde" vooroever-bescherming uit metalen damplanken en een bestorting met penetratie van gietasfalt. In de bestorting worden naast breukstenen ook het gebroken en verkleinde puin van de vroegere betonnen taludplaten verwerkt. Aan de achterzijde van de vooroever wordt een plasberm met een breedte van ongeveer 4 meter aangelegd. Het uiteindelijk talud wordt bekleed met een lichte verdediging uit gevezelde opensteenafalt of met schanskorven. De plasberm en de achteroever worden bedekt met streekeigen grond en beplant met water- en oeverplanten.



In 1997 werd op de linkeroever van de Leie tussen Olsene en Machelen 1 km van dergelijke milieuvriendelijke oevers gerealiseerd. De werken werden uitgevoerd door de firma N.V. Bitumar uit Zwijndrecht. De kostprijs van de oever bedraagt 45 Mio frank. De beplanting van de oever zal gebeuren in het voorjaar '98.

## **Baggerwerken op het Zeekanaal en dijkverhoging van het stort Callemansputte**

Het kanaal Gent-Terneuzen is de maritieme toegang tot de haven van Gent. Het onderhouden van de nautische toegang tot de haven is een bestendige opdracht van de afdeling Bovenschelde. Jaarlijks wordt dan ook een 200.000 m<sup>3</sup> baggerspecie uit het kanaal verwijderd. In opdracht van de stad Gent wordt jaarlijks nog bijkomend 130.000 m<sup>3</sup> specie verwijderd uit de dokken. Al deze specie wordt geborgen op het stort Callemansputte te Zelzate. Het stortterrein is afgeschermd van de omgeving door middel van een 80 cm dikke cement-bentonietwand, reikend tot in een kleilaag die zich op een diepte van circa 20 m onder het maaiveld situeert.

Om voor de volgende drie jaar voldoende bergingscapaciteit te creëren werd eind 1997 gestart met een dijkverhoging van de stortplaats Callemansputte. De dijken worden met 3 meter verhoogd wat de capaciteit van de stortplaats met een 500.000 m<sup>3</sup> doet toenemen. Hierbij worden de nodige voorzieningen aangebracht om de afdichting van de stortplaats door te trekken in de dijkophoging.



Deze dijkverhoging en ook de baggerwerken op het Zeekanaal en in de dokken worden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging N.V. Jan De Nul en N.V. C.E.I uit Aalst.

De dijkverhoging kost 127,4 Mio frank. De baggerwerken in het Zeekanaal kosten aan het Vlaamse gewest jaarlijks 65 Mio frank.

Op dit ogenblik worden de mogelijkheden onderzocht om te komen tot een verdere uitbreiding en capaciteitsverhoging van de stortplaats Callemansputte. Het optimaliseren van de stortplaats door ze te laten aansluiten met de gipsberg van de firma Rhône-Poulenc zou toelaten de berging te verzekeren van de onderhoudsbaggerspecie van het Zeekanaal gedurende een periode van 20 jaar.



## Hoop 20

De afdeling Bovenschelde beheert een uitgebreid en divers patrimonium van onroerende goederen. De veiligheid en het normale gebruik van dit patrimonium waarborgen is een belangrijke opdracht van de afdeling. Om hiertoe te komen is een systematische inspectie nodig, gevolgd door een rationeel onderhoud.

Voor de bruggen, tunnels en viaducten bestaat een dergelijke inspectie sinds begin van de jaren '80.

In 1997 werd gestart met de systematische inspecties van alle andere infrastructuur van de afdeling.

De elementen die geïnspecteerd worden zijn de sluisen, stuwten, kaaimuren, dijken, oeververdedigingen, waterbodems, stortterreinen, sifons, uitwateringsduikers, wegen en aanhorigheden, groen, exploitatieterreinen, meetinrichtingen, pompstations, aanlegsteigers en staketsels. Bij de inspecties wordt onderscheid gemaakt tussen vier soorten inspecties.



### De A-inspectie.

Zij is de meest volledige inspectie. Ze wordt uitgevoerd in een periodiciteit van 4 jaar. Uitzondering vormen het groen, de dijken en exploitatieterreinen die jaarlijks worden geïnspecteerd en de stortterreinen die tweemaal per jaar worden geïnspecteerd.

Het veldwerk wordt door de inspecteurs genoteerd op een inspectieformulier. Het districts-hoofd of de ingenieur stellen aan de hand van het inspectieformulier het inspectieverslag op. De A-inspecties worden bijgehouden in de databank onderhoud.

### De B-inspectie.

Deze inspectie is een gedetailleerde, speciale inspectie van één of meer onderdelen. Zij is steeds het gevolg van een A- of een O-inspectie.

### De R-inspectie.

De routine inspectie behoort tot de dagelijkse of wekelijkse opdracht van de bedienaar van het kunstwerk of van de wachter van de waterweg.

### De O-inspectie.

De O-inspectie gebeurt buiten het normale ritme van de A-inspectie. Zij gebeurt wanneer bijzondere omstandigheden hiertoe aanleiding geven, zoals averijen, schadegevallen.



De A-inspecties van de infrastructuur, buiten deze van de wegenis en het groen die door de districten worden uitgevoerd, gebeuren door de inspectieploegen van de cel Beheer.

4 ploegen van twee inspecteurs staan in voor 750 inspecties per jaar.

De vaststellingen en gegevens verkregen uit de systematische inspecties moeten toelaten het onderhoud beter te plannen en preventief op te treden. Dit zal toelaten het veiligheidsniveau van de waterweg te waarborgen en moet op termijn kostenbesparend zijn. De eerste jaren zal evenwel een inhaalbeweging noodzakelijk zijn als gevolg van de ontoereikende onderhoudsbudgetten in de vorige jaren. Deze inhaalbeweging is vooral noodzakelijk voor de oeververdedigingen, waterbodems (baggerwerken), wegen en dijken.



## Beleidsplannen specieberging

Het instandhouden van de waterweg voor de waterafvoer en voor de scheepvaart vraagt de verwijdering van sediment uit het bed van de waterweg. De modernisering en de aanpassing van de waterweg brengt de uitvoering van infrastructuurwerken met zich mee, die grondoverschotten genereren.

Zowel voor de onderhoudsbaggerspecie als voor de infrastructuurbaggerspecie dienen bergingslocaties of toepassingen gevonden.

Deze problematiek is vooral een ruimtelijke problematiek. De valleigebieden van de waterwegen zijn belangrijke structurelementen en hebben een hoge natuurwaarde.

Het aanleggen en inrichten van nieuwe bovengrondse bergingsplaatsen in de valleigebieden is gezien hun bestemming voor natuurontwikkeling en -herstel en het behoud van de open ruimte praktisch uitgesloten.

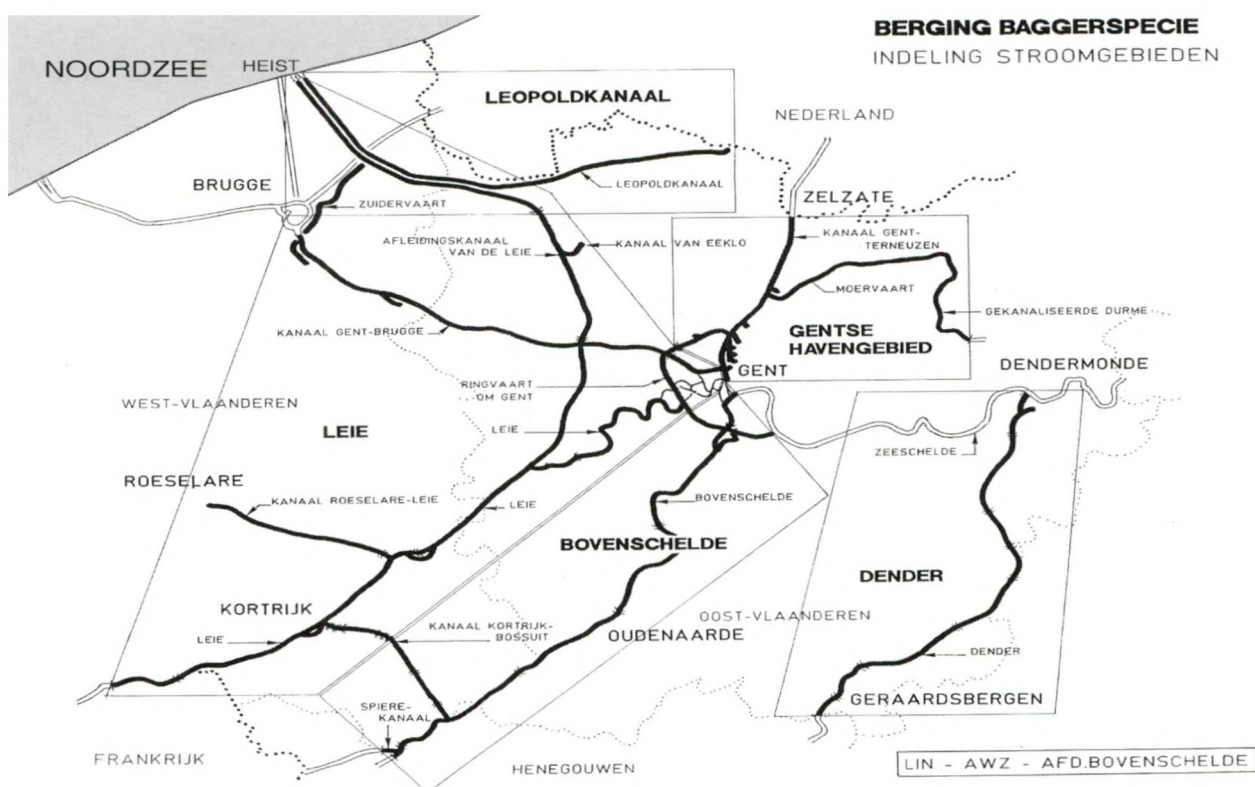
De beleidsplannen specieberging maken een inventarisatie van de huidige toestand en maken de schatting van de specie die in de komende 20 jaar zal vrijkomen. De verschillende bergingsmogelijkheden worden in de beleidsplannen tegenover elkaar afgewogen. Een voorstel met budgettering wordt uitgewerkt.

In 1997 werden door de afdeling Bovenschelde 5 beleidsplannen specieberging opgemaakt, die het ganze ambtsgebied van de afdeling omvatten.

Het zijn de beleidsplannen van de stroomgebieden :

- Dender
- Boven-Schelde
- Leie
- Gentse Havengebied
- Leopoldkanaal

De definitieve bekrachtiging door de secretaris-generaal van de vijf beleidsplannen specieberging is voorzien in 1998.



## Beleidsplannen per waterloop

De laatste decennia werden in Vlaanderen heel wat infrastructuurwerken uitgevoerd aan de waterwegen, met als doel de verbetering van de bevaarbaarheid en/of de waterafvoer.

Inmiddels werd voor elk niveau van de Vlaamse administratie (departement, administratie en afdeling) de visie en de missie bepaald en werden daaruit strategische doelstellingen afgeleid. Naast de bovenvermelde functies zullen voortaan, in het kader van een integrale aanpak, alle functies van de waterweg op een evenwichtige manier ontwikkeld worden.

Dit betekent concreet dat de afdeling Boven-schelde zich tot doel stelt om onder meer te werken aan het verhogen van de biodiversiteit, aan het stimuleren van recreatie en toerisme en aan natuurbehoud en -ontwikkeling, zonder het zuinig beheer van de zoetwaterreserves te vergeten. Deze intenties worden vooreerst geconcretiseerd in beleidsplannen per waterloop. In 1997 werden de volgende plannen voltooid :

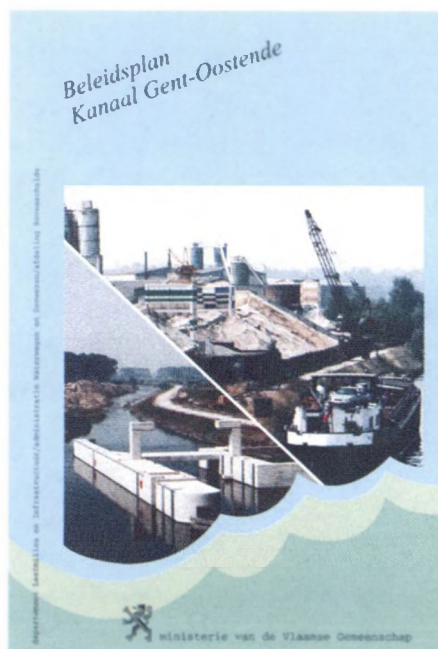
- de Boven-Schelde
- de Toeristische Leie tussen Deinze en Gent
- de Gentse binnenwateren
- de Dender
- de Leie en het Kanaal Roeselare-Leie
- het Kanaal Gent-Oostende
- het Leopoldkanaal

Tijdens de redactie werd informeel overleg gepleegd met de lokale besturen.

In een tweede fase wordt gestructureerd overleg met alle betrokken administraties en VOI's georganiseerd. Uiteindelijk zullen deze beleidsplannen door de secretaris-generaal van het departement LIN goedgekeurd en door de betrokken Vlaamse ministers bekrachtigd worden.

Na afronding van dit validatieproces zullen deze beleidsplannen als input worden gebruikt voor :

1. het proces van strategische planning van de Vlaamse administraties
2. de bestemmingsplannen per waterloop, die vanaf 1998 door de administratie Waterwegen en Zeewezen zullen worden opgesteld en die zullen leiden tot een decretale verankering van de meervoudige functies van een waterweg.



### Langere schepen naar de haven van Gent

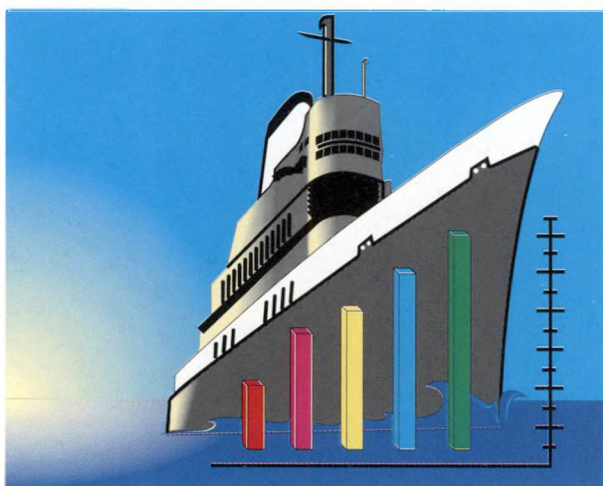
In de loop van 1997 werden de werken voltooid die in afspraak met de Nederlandse autoriteiten moesten worden uitgevoerd om zeeschepen met een lengte tot 265 m toe te laten in het kanaal Gent-Terneuzen.

Er bestond een onvoorwaardelijke toelating voor schepen tot 245 m. en een voorlopige voorwaardelijke toelating voor schepen tot 256 m sedert 1985. Voor deze tweede categorie was een risicoverzekering opgelegd in afwachting van de uitvoering van de zogenaamde protocolwerken. Naast het bouwen van een lichtenlijn en de uitvoering van een aantal kleinere werken diende ook een elektronisch sluisnaderingssysteem te worden ingevoerd dat de loods en de kapitein in staat stelt op ieder ogenblik te weten hoever zijn schip zich uit de as van de sluis bevindt en op welke afstand ervan.

Daarnaast werden studies, simulaties en proeven in situ uitgevoerd om te onderzoeken of ook schepen tot 265m de sluis en het relatief smalle en bochtige tracé van het kanaal Gent-Terneuzen op Nederlands grondgebied zouden kunnen bevaren.

Deze proeven hadden een positief resultaat en na het uitvoeren van noodzakelijke baggerwerken werd door de Nederlandse autoriteiten vanaf 1 mei 1997 de toegelaten lengte op 265 m gebracht zonder bijkomende voorwaarden of verzekeringen.

Enkele dagen later kon het eerste schip met een lengte van 263 m begroet worden nl de URSA MAJOR met bestemming SIDMAR.





## α Veerdienst Terdonk en Langerbrugge

De veerdiensten van Terdonk en Langerbrugge situeren zich op het kanaal Gent-Terneuzen. Zij werden in 1963 ingezet ter vervanging van de bruggen te Terdonk en te Langerbrugge, die bij de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen niet werden herbouwd.

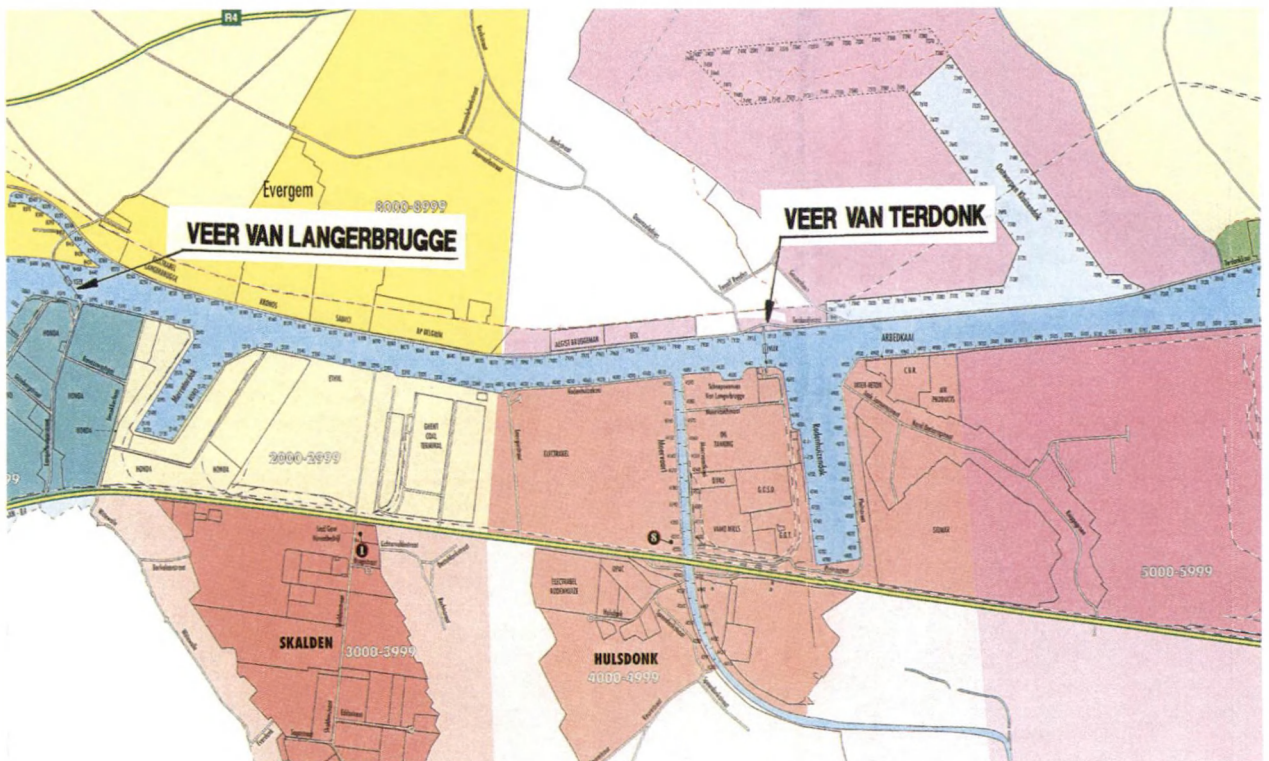
De veerboten verzorgen dagelijks gedurende 20 uur het overzetten van fietsers, voetgangers en auto's.

En dit op continue basis.

Dit betekent dat binnen een tijdsspanne van 6 à 7 minuten per overtocht wordt afgemeerd, passagiers opgeladen, overgevaren en ontscheept.

Jaarlijks worden voor beide veren 625.000 auto's en 150.000 voetgangers en fietsers overgezet.

Deze veerdiensten hebben dan ook een duidelijke cliëntgerichte opdracht tot het snel, efficiënt en betrouwbaar overzetten van de passagiers.





## *Performance Report*

In 1996 werd de veerdienst betrokken bij een IKZ-project waarbij de werking en het functioneren op een deskundige wijze werd geanalyseerd en dit vooral vanuit zijn cliëntgerichte opdracht.

Een uitgebreide enquête die, in het kader van het IKZ-project bij het publiek werd gehouden, gaf enerzijds de bevestiging van de cliëntgerichte mentaliteit en aanpak van deze dienst doordat ruim 75 % van de ondervraagden zijn tevredenheid over werking van deze dienst kenbaar maakten; anderzijds konden door specifieke reacties nog correcties aangebracht worden die de dienstverlening ten goede kwamen.

In 1997 en ook de komende jaren wordt met blijvende aandacht gewerkt aan het behoud en waar mogelijk aan de verbetering van deze belangrijke service voor het publiek binnen het Gentse Havengebied.



## Scheepvaart

Als we de cijfers bekijken, dan zien we dat het aantal ton vervoerde goederen ongeveer evenveel bedraagt als in 1996, dat een zeer gunstig jaar was.

Bekijken we de cijfers van de Ringvaart om Gent, die centraal staat in het scheepvaartgebeuren van de afdeling Bovenschelde, dan blijkt dat de sluisen van Evergem en Merelbeke samen 231.476 ton goederen minder verwerkten dan in 1996.

Dit verschil is uitsluitend te wijten aan de ijsgang.

De strenge vrieskou zorgde er immers voor dat er in januari in Evergem en Merelbeke ruim 400.000 ton minder verschut werd dan in een normale maand...

## Scheepvaartrechten

Het totaal bedrag ontvangen scheepvaartrechten bedroeg 91.681.874 BEF.

In vergelijking met vorig jaar (93.343.722 BEF) is dit een vermindering van 1.661.848 BEF. of 1,78%.

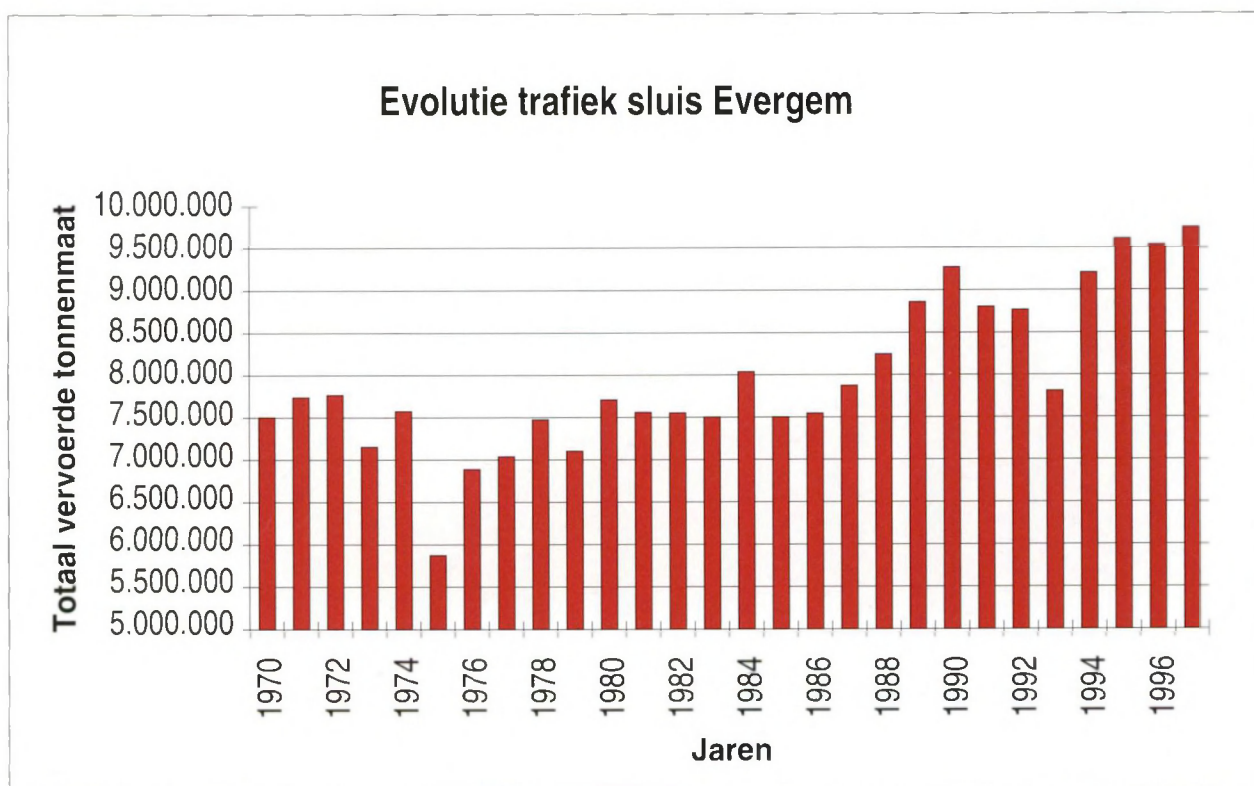
Deze daling is hoofdzakelijk te wijten aan 2 feiten :

- door de ijsgang bedroegen de ontvangsten in januari te Merelbeke en Evergem 1.207.337 BEF. minder dan in januari 1996.

- sluiting van het kantoor te Zelzate. De verliezen worden slechts gedeeltelijk gecompenseerd te Evergem en Tolhuis.

Ten behoeve van de pleziervaart werden in 1997 voor een bedrag van 4.339.000 BEF. aan waterwegenvignetten verkocht.

In vergelijking met vorig jaar (4.282.000 BEF.) is dit een stijging van 1,33%.



### Binnenvaart blijft baas over ijsgang

Niet zonder moeite en mits belangrijke meeruitgaven en mede dank zij de inzet van het personeel heeft de binnenvaart op de hoofdverkeersassen in de afdeling Bovenschelde steeds doorgang kunnen vinden, tijdens de ijsperiode van de eerste helft van januari.

Het verzekeren van de continuïteit vergde in de afdeling Bovenschelde de inzet van totaal acht "ijsbrekers" en enkele zondagsbedieningen van de kunstwerken.

De totale kosten voor de inzet van de ijsbrekers + het herstellen van de opgelopen averij bedraagt 15.200.855 BEF (incl. B.T.W.).

De schade aan de infrastructuur en de aanhoorigheden van de waterwegen wordt geraamd op 25.000.000 BEF.



### Onderbrekingen van de scheepvaart

Echt belangrijke stremmingen hebben er zich niet voorgedaan.

Wel hebben er zich aanzienlijke vertragingen voorgedaan in het weekend van 1 november. Deze waren te wijten aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden :

- \* wegens de waterschaarste waren er stremmingen te Terneuzen
- \* zeer drukke periode voor het scheepvaartloze weekend
- \* zeer veel grote schepen te Evergem
- \* sluisdeur defect te Oudenaarde
- \* zeer mistig weer
- \* geen bediening op zaterdag ( 1 november)
- \* op vrijdagavond 31 oktober was er slechts bediening tot 18 uur.

Teneinde deze ongemakken in de toekomst te beperken zullen op korte termijn aanpassingen aan de bedieningsuren doorgevoerd worden.

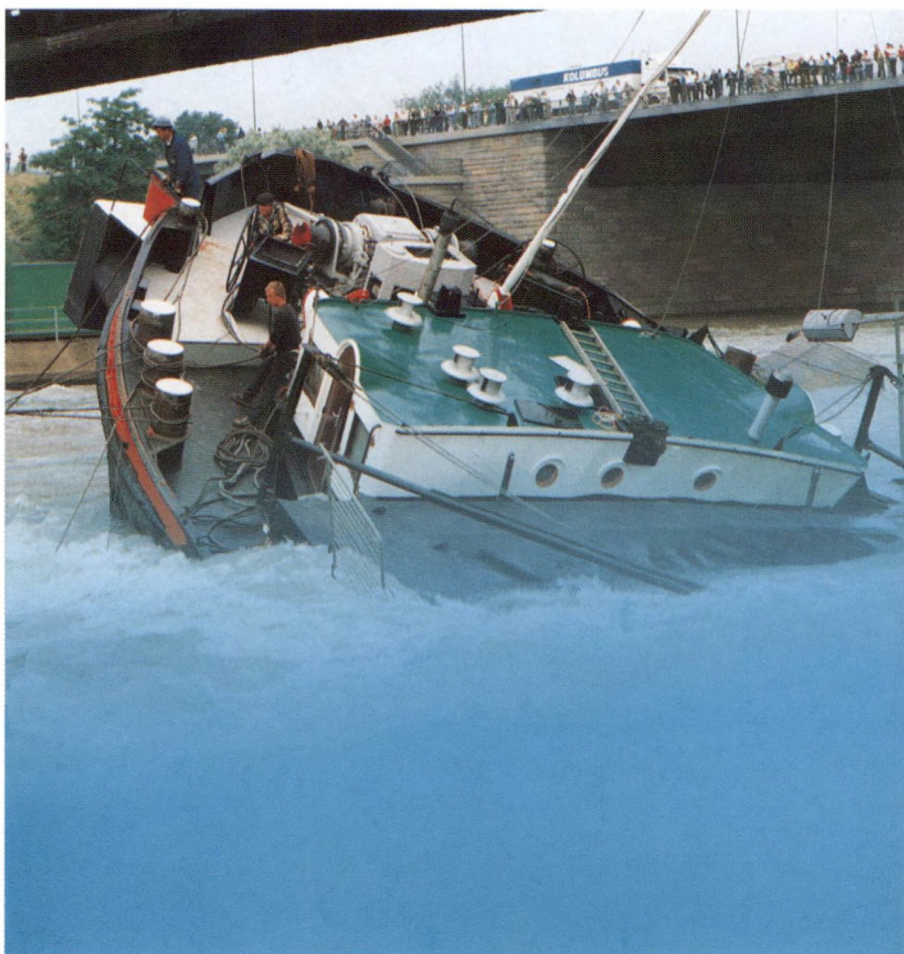


## Averijen



38 maal werd het Vlaamse Gewest in gebreke gesteld door schippers voor averij opgelopen op de waterwegen beheerd door de afdeling Bovenschelde.

In 1996 was het aantal nog 58 maal. Dit is een daling van het aantal averijgevallen met 34,48% tegenover het vorig jaar.



## Pleziervaart

Ook in 1997 werden de meeste bruggen en sluisen bediend ten behoeve van de pleziervaart op de zon- en feestdagen.

Nieuwigheden waren dat :

- deze bediening voor het eerst ook plaats vond op de Dender en het kanaal Bossuit-Kortrijk.
- de periode uitgebreid werd met 10 dagen en liep van 8 mei t.e.m. 28 september 1997.



## Afvalinzamelplaats te Evergem



Op 21 februari 1997 werd de afvalinzamelplaats aan het sluizencomplex te Evergem opengesteld door de heer ir. Jan Strubbe, directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Tot kort hiervoor beschikten de schippers over geen mogelijkheid om de afvalstoffen die specifiek zijn voor hun bedrijf elders te deponeren dan in de huisvuilcontainers.

Dit gaf aanleiding tot aanzienlijke meerkosten om het ongesorteerd huisvuil te laten ophalen.

In 1994 werd door het district Ringvaart van de administratie Waterwegen en Zeewezen een voorontwerp gemaakt van een gespecialiseerd inzamelpunt. Na het bekomen van de nodige vergunningen werd het uitgevoerd in het kader van de onderhoudsaanneming in de loop van 1996.

De kostprijs bedraagt 8 miljoen frank.

Dit bedrag zal op maximum vijf jaar worden teruggewonnen door de vermindering van de stortkosten.

De dienst wordt gratis en uitsluitend verleend aan de binnenscheepvaart en pleziervaart die hun bijdrage leveren via de scheepvaarttrechten en de waterwegenvignetten.





# AFVALINZAMELPLAATS

ten behoeve van de  
 Schipperij  
**SLUIZENCOMPLEX TE  
 EVERGEM**



Soorten afval :

- lege olievaten
- afvalvet
- spuitbussen
- batterijen
- olie- en mazoutfilters
- olievodden
- glas
- afvalolie
- gevaarlijke vloeistoffen

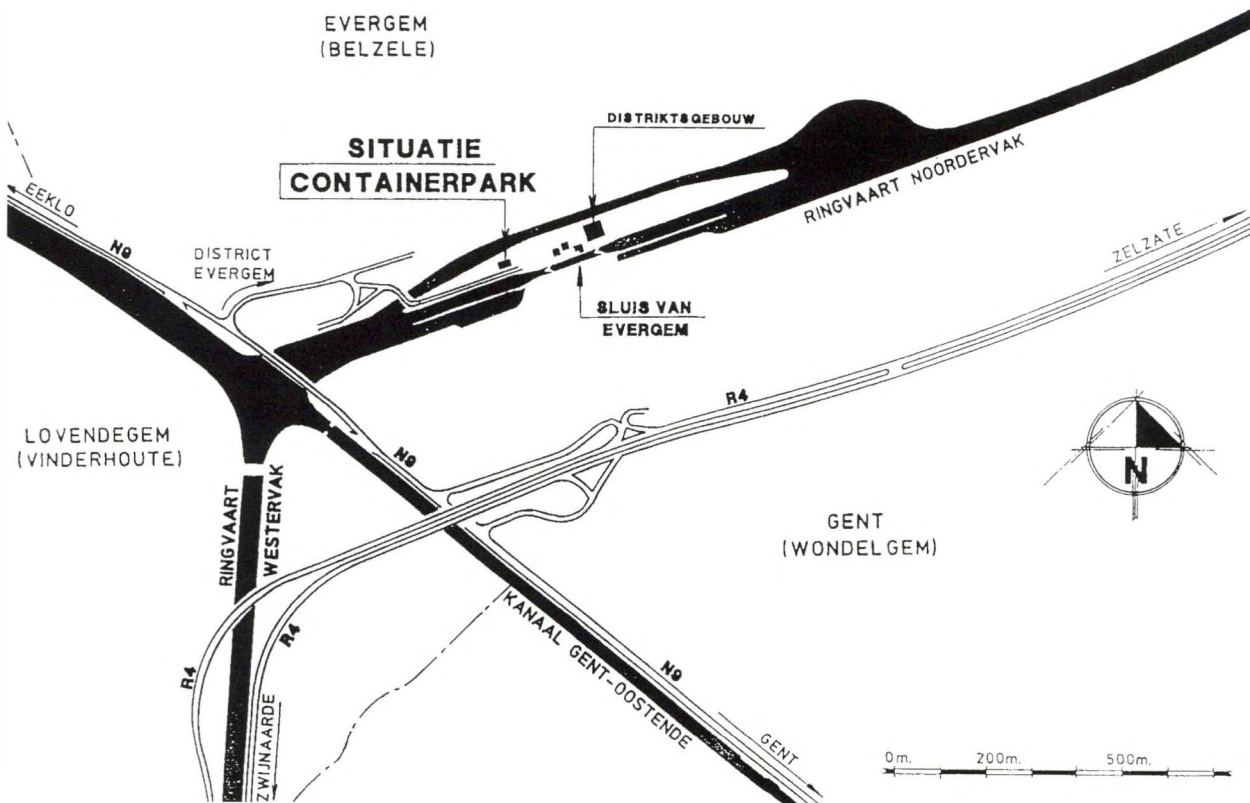


Openingsuren : 08.00 u tot 16.00 u

Milieuvergunning : Klasse II vergund tot 17 november 2014

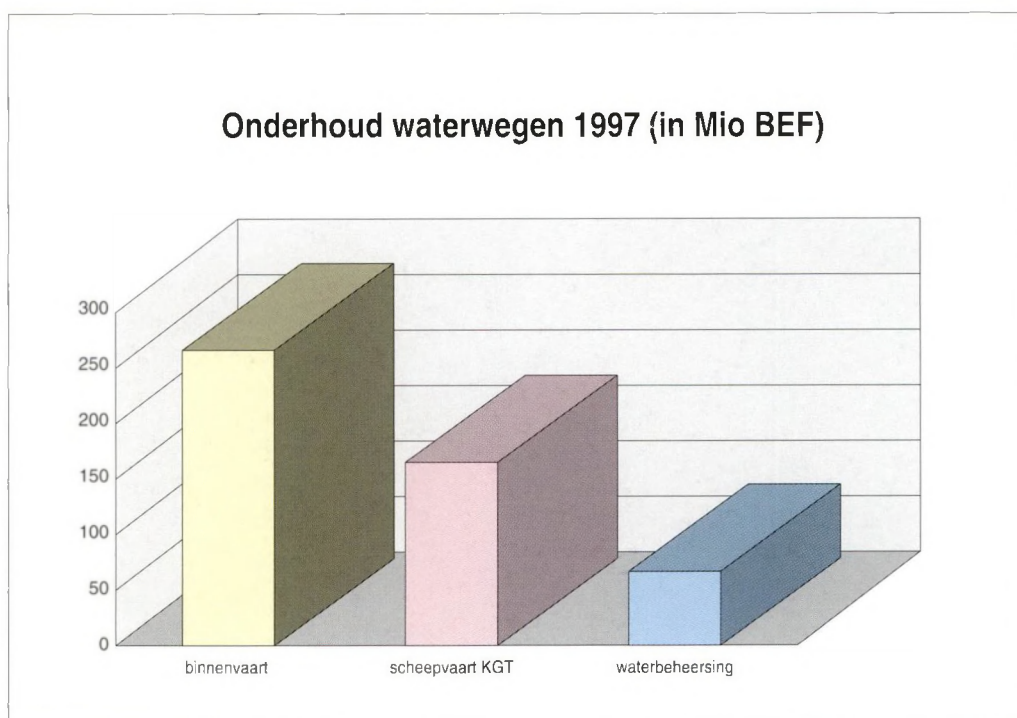
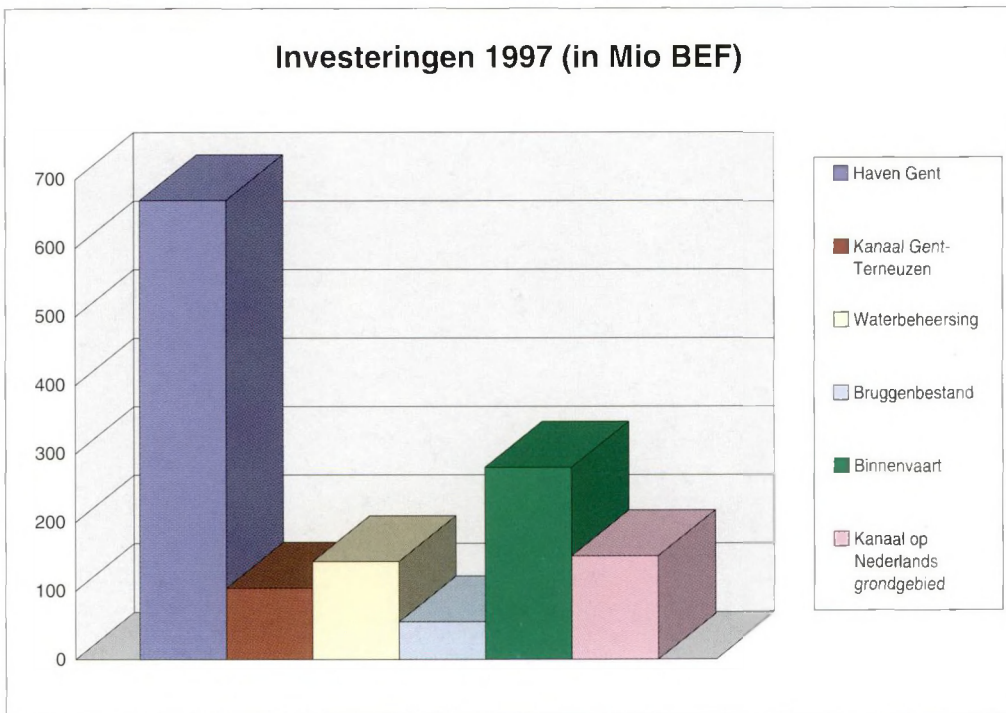


Contactnr tel. : 09/253.23.19  
 District tel. : 09/253.68.26

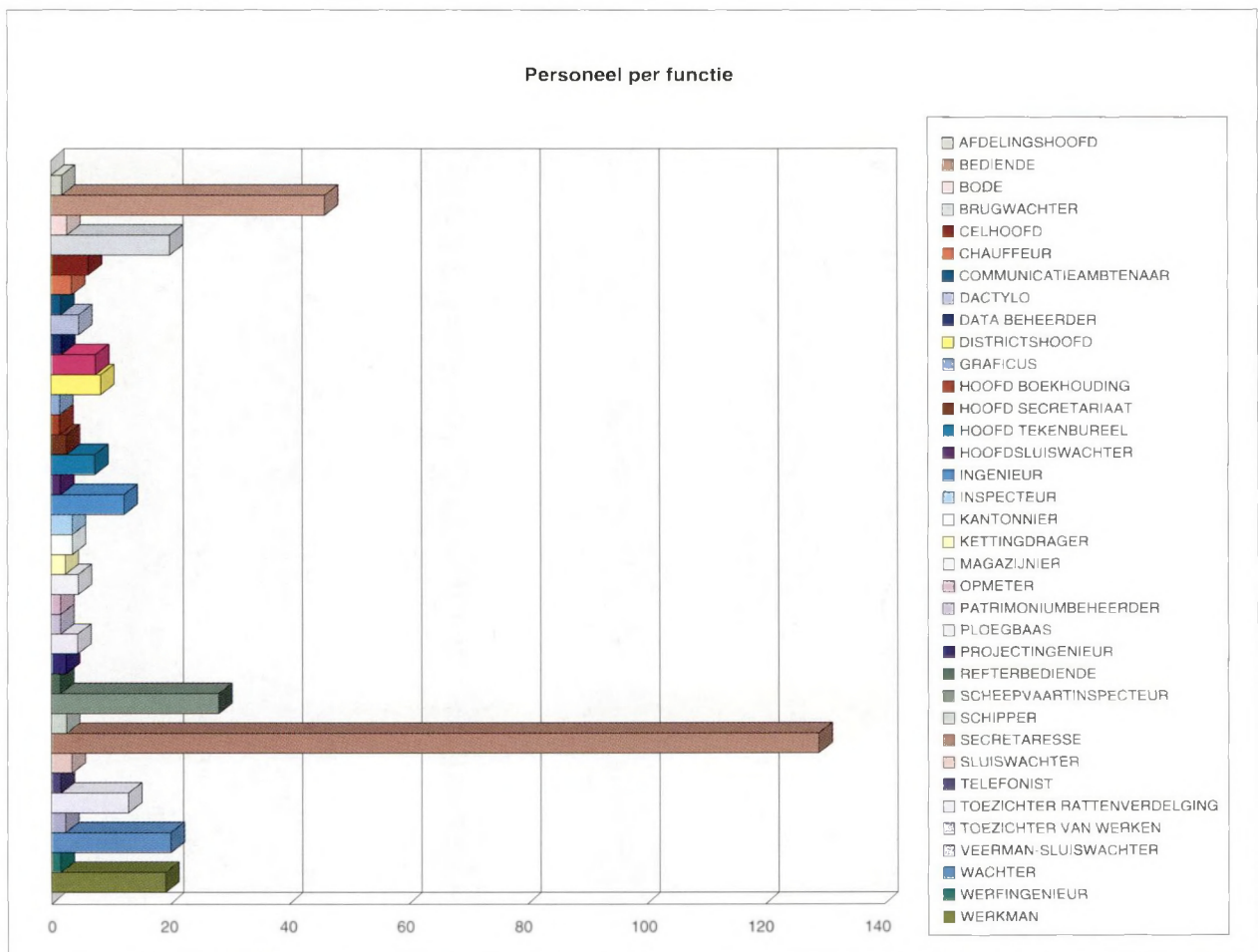
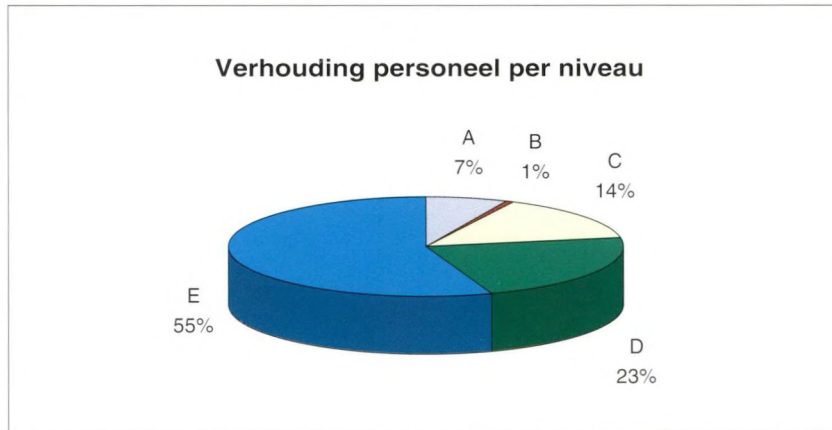


## CEL FINANCIËEL MANAGEMENT

### *Enkele globale cijfergegevens voor de afdeling in 1997*

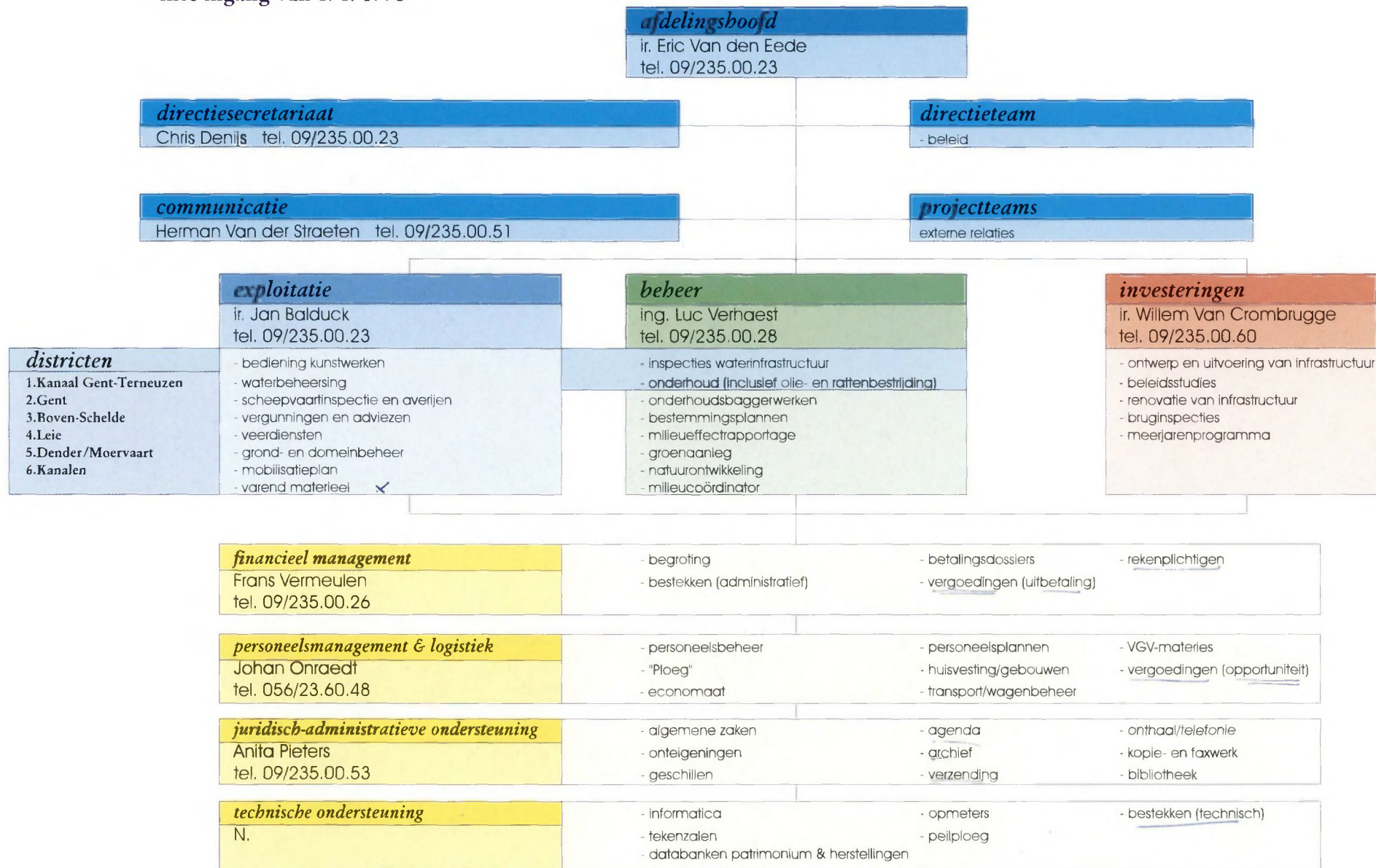


# CEL PERSONEELSMANAGEMENT

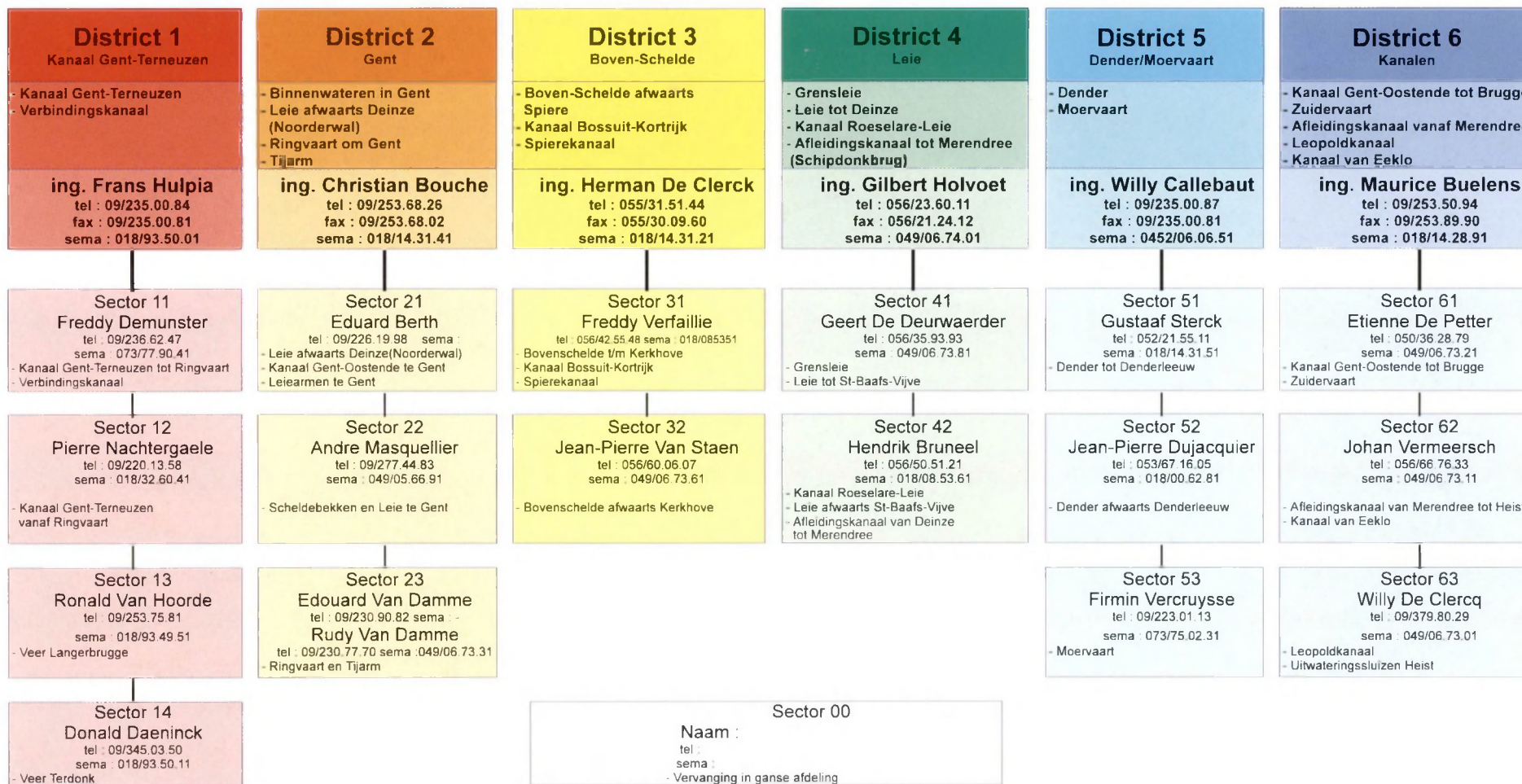


# ORGANOGRAM AFDELING BOVENSCHELDE

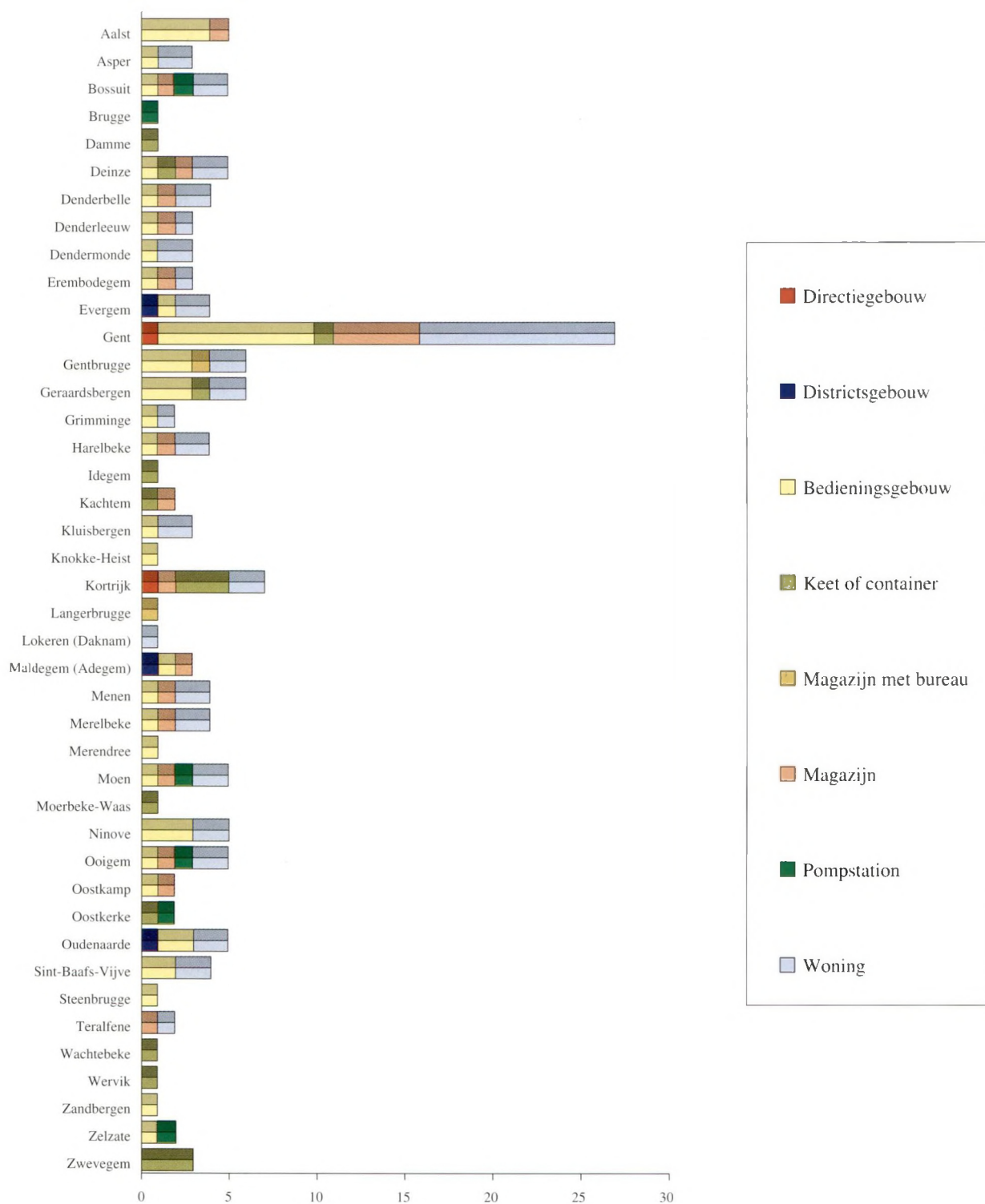
met ingang van 1/1/1998



# Afdeling Bovenschelde - Organogram - Districten - Sectoren (vanaf 1/1/1998)



## Gebouwenbestand



NOORDZEE

NEDERLAND

TERNEUZEN

LEGENDE :

◁ SCHUTSLUIS

< KEERSLUIS

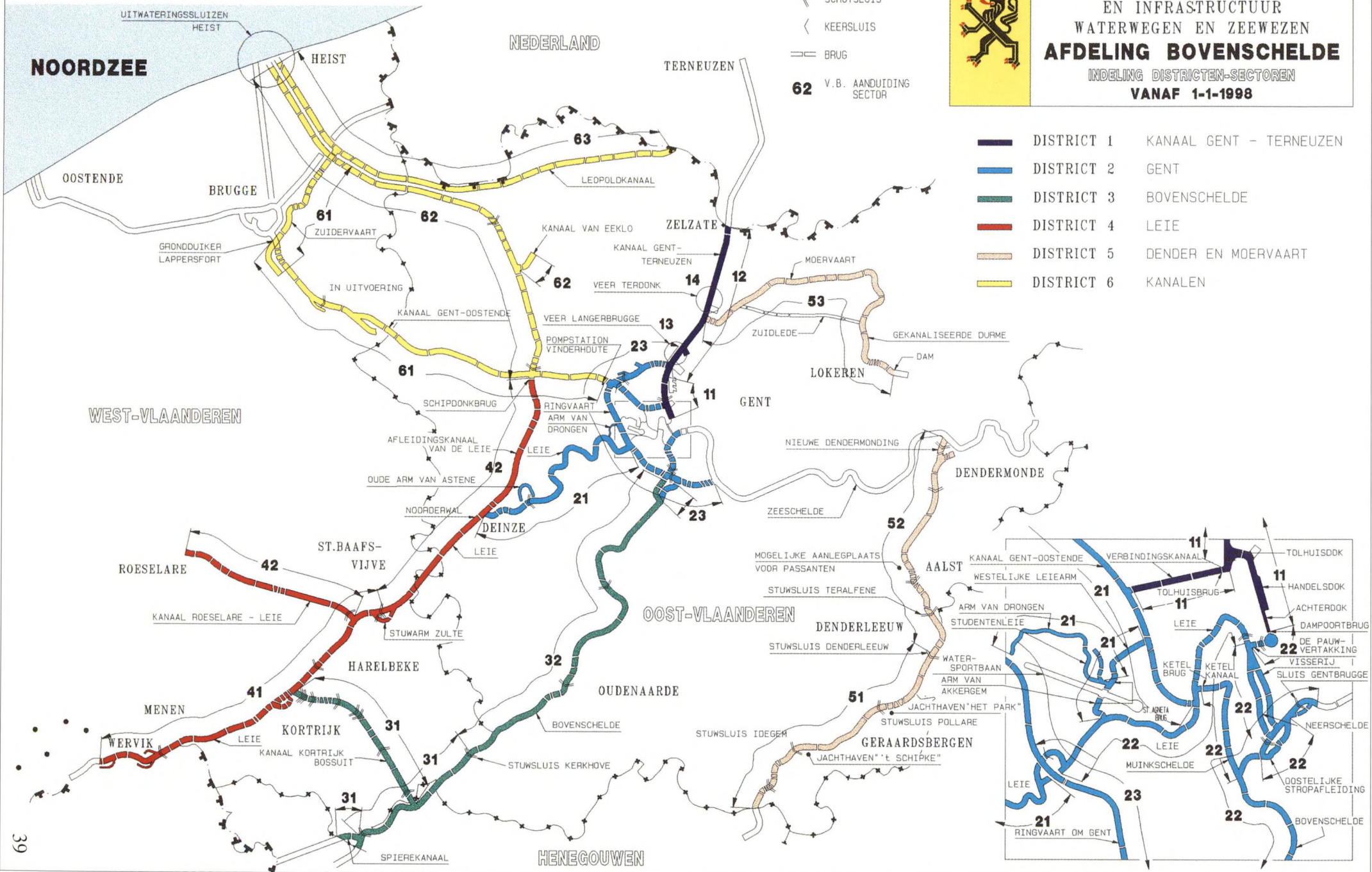
== BRUG

62 V.B. AANDUIDING SECTOR



MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP  
DEPARTEMENT LEEFMILIEU  
EN INFRASTRUCTUUR  
WATERWEGEN EN ZEEWEZEN  
**AFDELING BOVENSCHELDE**  
INDELING DISTRICTEN-SECTOREN  
VANAF 1-1-1998

- DISTRICT 1 KANAAL GENT - TERNEUZEN
- DISTRICT 2 GENT
- DISTRICT 3 BOVENSCHELDE
- DISTRICT 4 LEIE
- DISTRICT 5 DENDER EN MOERVAART
- DISTRICT 6 KANALEN



## Colofon



### **Samenstelling**

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
departement Leefmilieu en Infrastructuur  
administratie Waterwegen en Zeewezen  
afdeling Bovenschelde

### **Verantwoordelijke uitgever**

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd  
Nederkouter 28 9000 Gent

### **Coördinatie en lay-out**

Herman Van der Straeten

### **Depotnummer**

D/1998/3241/040

### **Druk**

Drukkerij Feys n.v., Ingelmunster

### **Voorraad**

2500

