



N° 8
oktober 2000

WATER SPIEGEL MALEB

Maandelijks infomagazine

Departement Leefmilieu
en Infrastructuur



www.lin.vlaanderen.be/awz/

DE HAVEN VAN OOSTENDE

Sedert haar oprichting in 1898 werkt de afdeling Waterwegen Kust van AWZ actief mee aan de uitbouw van de Oostendse haven. De havengeul van vandaag is het gevolg van een menselijke ingreep op de natuurlijke situatie en stamt uit de 16de eeuw. Aan de vooravond van de modernisering in de 21ste eeuw lijkt het ogenblik geschikt om de meest recente realisaties even kort voor te stellen.



Meer dan een eeuw

Op 31 maart 1898 tekende Koning Leopold II het besluit dat de officiële oprichting inhield van de Bijzondere Dienst der Kust, met zetel in Oostende. Dit onderdeel van het Bestuur van Bruggen en Wegen werkte reeds sedert 1886 actief aan de uitbreiding van de haveninrichtingen in Oostende, onder leiding van ingenieur Pierre Demey, een autoriteit op gebied van waterbouwkunde, havenbouw en kustverdediging. Ir. Demey werkte mee aan de ontwerpen voor kust- en havenwerken, maar ook aan de urbanisatieplannen voor Oostende.

Op 10 oktober 1894 sluit de Staat met de Stad Oostende een conventie af die bepaalt wat de Staat zal bouwen om de haven van Oostende te realiseren. Einde 1897 worden de eerste uitbreidingswerken uitgevoerd en in 1898 legt men de eerste steen van de nieuwe zeesluis, later de Demeysluis genoemd. In 1902 volgt na het uitwerken van de havengeul, het graven van de Spuikom en de dokken in de achterhaven een tweede conventie.

Het Vlotdok, het Houtdok en de Cockerillkaai bouwt men in 1905. In 1912 sluit de overheid een derde conventie af. Na 1914 wordt de visserijhaven uitgebreid, er komen nieuwe kaaimuren. Voor de Staatsrederij, de latere Regie voor Maritiem Transport, legt men het Zeewezendok aan. Na de tweede Wereldoorlog wordt de Voorhavenbrug, de Rederskaai en de Vismijn gebouwd.

Omstreeks 1967 pakt de onder-tussen van naam veranderde Dienst der Kust de kaaimuren in het Montgometrydok aan. Het Vuurtorendok, de derde RMT-aanlegpost, de Diepwaterkaai en het nieuw Oosterstaketsel in beton komen er medio 1970. Door de bouw van de Mercatorsluis bewaart men de handelsdokken, voorbestemd om te worden gedempt, en ontstaat

*Het bouwen en
onderhouden van
de infrastructuur in de
Vlaamse kusthavens
is een belangrijke
opdracht van AWZ*

WATERSPIEGEL

Jaargang 1 – nummer 8
Oktober 2000

Maandelijks gratis magazine

Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu
en Infrastructuur

Contact :

Tom Moortgat
tel. 02- 553 77 12 fax. 02- 553 77 05

Tom.Moortgat@lin.vlaanderen.be

Opmaak :

John Pauwels
Waterwegen Kust - tel. 059-55 42 02
JohnV.Pauwels@lin.vlaanderen.be

Fotografie :

Belcam Productions
8400 Oostende – tel. 059-80 67 43

Verantwoordelijk uitgever :

ir. Jan Strubbe
directeur-generaal
Administratie
Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferraris gebouw, 6de V.
Koning Albert II laan 20, bus 5
1000 Brussel



pal in het stadscentrum de fraaie Mercatorjachthaven.

De kanaalzone tussen Sas Sliken en het complex Plassendale krijgt de bestemming van achterhavengebied. In de nabijheid van Plassendale wordt een zwaardok gegraven en er komt een installatie voor de droogzetting van schepen met een scheepslift.

Renovatie van de haven

Alhoewel alle eerder uitgevoerde werken voldeden aan een dringende noodzaak, waren deze onvoldoende om aan de verouderde structuur van de haven te verhelpen. Aan het einde van de jaren tachtig werd duidelijk dat Oostende een meer globale aanpak nodig had. Investerings drongen zich op om de haven voor te bereiden op de 21ste eeuw. Aan de afdeling Waterwegen Kust werd opgedragen een renovatieprogramma uit te werken. Na de ministeriële goedkeuring anno 1988 maakte men het basisrapport op. Op 28 april 1993 zette de Vlaamse regering het licht op groen voor de uitvoering van het programma.

Prerenovatie

Het programma omvatte drie krachtlijnen: de aanpassing van de voorhaven voor grotere schepen, de bouw van een nieuwe zeesluis en het uitwerken van de kanaalzone Sliken-Plassendale tot volwaardige achterhaven. In 1990 vatten de prerenovatiewerken aan, met de verbreding van de nauwe havengeul. Toen de R.M.T. verdween werkte



men een zwaairuimte uit, sloopte de Zeewezensluis en verbouwde het Zeewezendok tot een getijdok. De bodem werd verdiept, de kaaimuur versterkt. Er kwam meteen 14 hectare haventerrein vrij.

De Cockerillkaai

Het tweede gedeelte van de Cockerillkaai, dat aansluit op de Diepwaterkaai, kwam in het begin van 1997 aan de beurt. De renovatie zou uit twee delen bestaan. Enerzijds zou men de bestaande kaaimuur verstevigen, anderzijds werd de aanleg van nieuwe kaaiverharding gepland. De kaaimuur uit 1910 bestond uit een constructie van metselwerk, gefundeerd op een afgezonden caisson. Door de evolutie van de scheepvaart was het nodig de Cockerillkaai te verstevigen om de dokdiepte met zes meter te verlagen. In 1997 startten de werken in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust.

Zes meter dieper

De bestaande kaaimuur werd aan de onderzijde met zes meter verlengd. Men construeerde verticale kolommen door onder zeer hoge druk cement in de bodem te spuiten. Aan de voorzijde van de kaaimuur ontstond zo een

grondicht betonscherm. Aan de achterzijde werden ankers aangebracht om te vermijden dat de muur zou kantelen bij baggerwerken. De gebogen voorzijde van de Cockerillkaai trok men recht door de constructie van betonnen fenderblokken. Militaire gebouwen en het duikerscentrum van de Marine werden gesloopt. De renovatie van de Cockerillkaai kostte 250 miljoen frank. Er is nog voor 65 miljoen frank nieuwe kaaiverharding met beton en betonklinkers aangebracht.

Passagierstrafieken

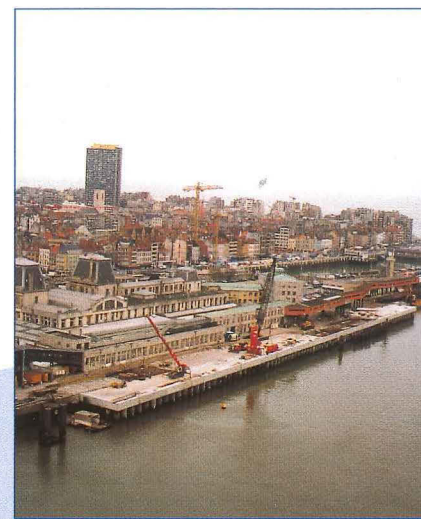
In het strategisch plan voor de haven van Oostende worden passagierstrafieken als een kernactiviteit omschreven. Om te kunnen voldoen aan de nieuwste normen en vereisten voor moderne scheepstypes was het absoluut nodig de bestaande voorzieningen in de haven aan te passen. Ter hoogte van het Zeestation waar zich voorheen de twee aanlegposten voor de RMT-veerboten en de Jetfoils bevonden, is vanaf september 1998 zo'n 250 meter nieuwe kaaimuur gebouwd. Deze zal de mogelijkheid bieden om grote cruiseschepen aan te meren.

De Cruisekaai

De oude kaaimuur en de aanlegposten zijn gesloopt, de reusachtige buispalen zijn uitgetrokken, de torens en de betonfunderingen onder water afgebroken. Om de nieuwe cruisekaai te realiseren is een combiwand geheid, een bovenbouw in beton uitgevoerd en een kaaiverharding aangebracht. De werken zijn uitgevoerd in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust. De kostprijs van de nieuwe Cruisekaai bedraagt ruim 164 miljoen frank. Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap draagt daarvan 80 procent.

Rotonde Kennedy kruispunt De Bolle

Medio september '98 is het startsein gegeven voor de realisatie van de verbinding tussen de Kennedy-rotonde aan de autoweg A10 en het kruispunt De Bolle van de gewestweg Oostende-Brugge met de kustweg van Oostende naar Knokke. Door deze verbinding zal de ring R31 rond de stad Oostende voltooid zijn.



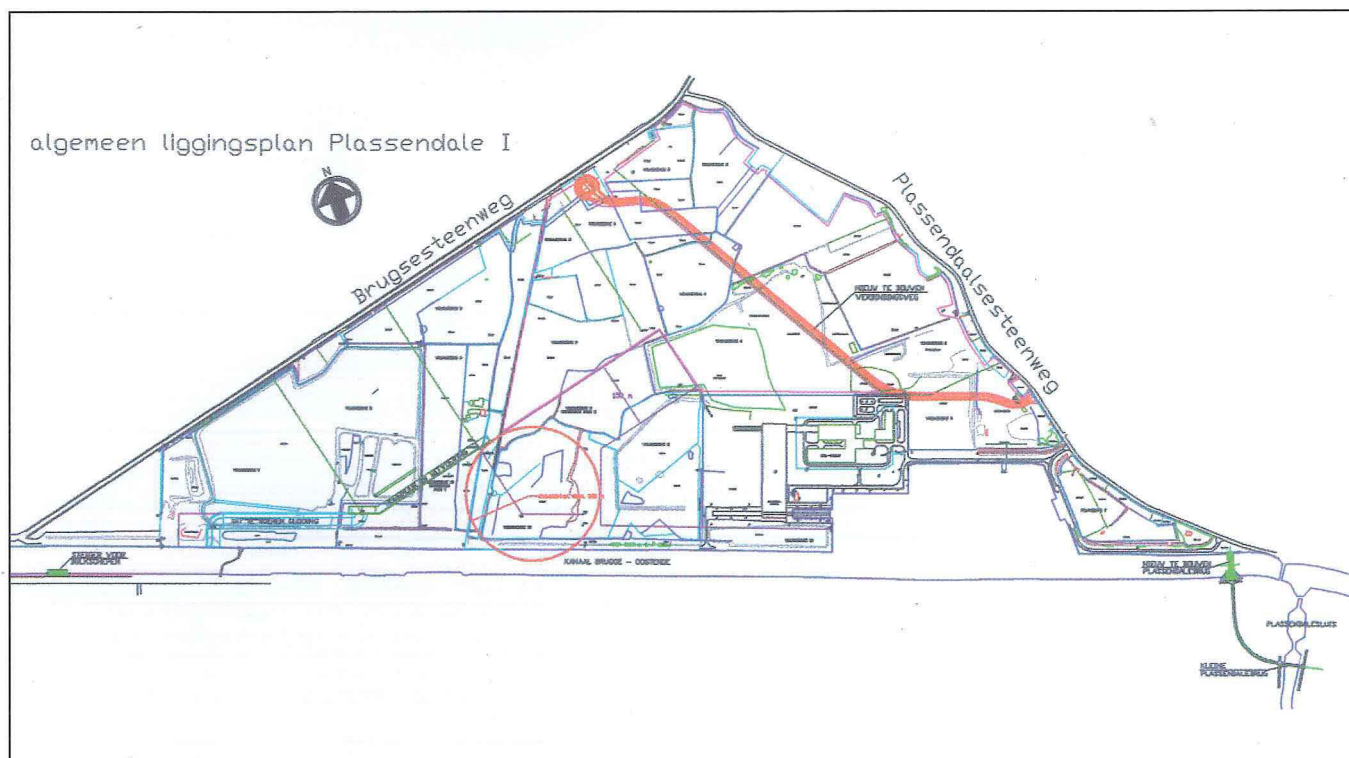
Nieuwe kaaimuur

De administratie Wegen en Verkeer (AWV) staat in voor de wegenwerken, de twee verkeerstunnels, de leidingenkoker en de voetgangers-fietsertunnel onder de NMBS sporenbundel. Voor voltooiing van de ring moest het Camerlinckxgeleed in de zone tussen Houtdok en Vlotdok overweld worden. Langs de spoorweg komt aan de kant van de haven een nieuwe omleidingsweg en men sluit het duikertje naar de Sloepenstraat af. Hiertoe liet de afdeling Waterwegen Kust aan het Zwaardok zo'n 150 meter nieuwe kaaimuur bouwen. Meteen kwam ruim 3.000 vierkante meter nieuw verhard kaaierrein tot stand.

Tweebruggenstraat

De oude houten draaibrug over de vaarverbinding tussen het Houtdok en het Vlotdok werd afgebroken en vervangen door twee nieuwe identieke ophaalbruggen. De bruggen zijn van hetzelfde type als de brug aan het Vuurtorendok, met hameistijlen die de bewegende draagarmen en de tegengewichten torsen. Op elk van de twee bruggen worden vier rijstroken en een fietspad aangelegd.

De hele realisatie van de verbinding rotonde Kennedy - kruispunt De Bolle is voorzien tegen 2002. De totale investering is geraamd op 1,3 miljard frank, waarvan 150 miljoen frank bestemd is voor de werken die men in opdracht van Waterwegen Kust uitvoert.



Plassendale : de achterhaven

Met het oog op een versnelde industriële ontwikkeling wordt de industriezone langs het kanaal Brugge-Oostende vanaf Sas-Slijkens uitgebouwd tot achterhaven.

In de driehoek ten noorden van het kanaal, tussen de Brugsesteenweg en de Plassendaalsesteenweg wordt Plassendale I, zo'n 125 hectare groot, bedrijfsklaar gemaakt voor watergebonden of aanverwante industrie. De afdeling Waterwegen Kust heeft er vijf projecten uitgewerkt en aanbesteed. Langs de linkeroever van het kanaal is een steiger gebouwd voor bulkschepen, waardoor nieuwe trafiek over de waterweg kan aangroeien.

Kaaimuur en glooping

Ter hoogte van de ringweg rond het geklasseerde sluiscomplex van Plassendale wordt straks over het kanaal de nieuwe Grote Plassendalebrug geconstrueerd. Deze basculebrug, te vergelijken met de Herdersbrug over het Boudevijnkanaal in Dudzele, is ontworpen om het toenemend, vooral industrieel verkeer van en naar de achterhaven te verwerken. Voorafgaand aan het graven van een insteeddok wordt een 375 meter lange kaaimuur gebouwd, samengesteld uit een slibwand en een kaaiplateau op palen. In het verlengde daarvan construeert men

een glooping van 365 meter lengte, met een damwand onder water die de schepen moet toelaten nog dicht bij de oever aan te meren. Meteen worden terreinen achter de kaaimuur en de glooping opgehoogd.

Ontsluitingsweg

Tenslotte is voor de ontsluiting van dit havengebied nog een rijweg gepland die, eventueel met een rotonde, in verbinding zal staan met de Plassendaalsesteenweg. De totale investering in Plassendale I bedraagt zo'n 600 miljoen frank. Daarvan zijn reeds voor 320 miljoen frank werken uitgevoerd of nog aan de gang.