

DE VLAAMSE VLOOT, EEN HOEKSTEEN VOOR HET MARITIEM BELEID

Fronst u ook de wenkbrauwen bij het lezen van deze titel? Of denkt u spontaan aan een verloren gegane Vlaamse koopvaardijvloot of misschien zelfs een 'Vlaamse' tak binnen de Belgische zee-macht? Toch leest u het goed.

Het Vlaamse Gewest beschikt over een echte vloot van een vijftigtal vaartuigen, die ze kan inzetten voor tal van nautische activiteiten. Heel wat van die schepen zijn overigens gemakkelijk te herkennen aan de geel-wit-zwarte kleuren.

In vergelijking met de andere vloten in België (commerciële vloot, baggervloot, militaire vloot, sleepdiensten, rederijen,...) is die van het Vlaams Gewest de grootste.

"En dat brengt de nodige verantwoordelijkheid met zich mee", vertelt directeur-generaal Jan Strubbe van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

"Met ca. 500 varende personeelsleden hebben wij een constante wervingsbehoefte en zijn we de grootste vrager naar geschoold, varend personeel. Als onze vraag wegvalt, valt misschien ook het nautische onderwijs weg, zoals door het wegvallen van de commerciële vloot, de opleiding van scheepsbouwkundig ingenieur is verdwenen. De basisfilosofie moet zijn de Vlaamse vloot om strategisch-economische redenen te behouden en te laten runnen door de overheid. Enkel zo kan een verdere verboddeling en afbouw van de kritische massa in nautische competentie worden tegengegaan".

De trotse eigenaar-beheerder

De Vlaamse Vloot wordt beheerd door de afdeling Vloot (AV) van de administratie Waterwegen en Zeewezen, op haar beurt ressorterend onder het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van de Vlaamse Gemeenschap. Dit departement is ontstaan uit het vroegere federale Ministerie van Verkeerswezen, dat reeds van in de 19^{de} eeuw onder meer de ferry's en de loodsbotten uitbaatte.

In 1972 werd bij wet de RMT (Regie Maritiem Transport) opgericht, die het beheer en de exploitatie van de ferrylijnen op zich nam. Tevens leidde dit tot een afsplitsing van alles wat met loodsdiensten en bebakening te maken had.

Na de regionalisering (1988) en het opdoeken van de RMT (1997) kwam er een herverdeling van de taken, die leidde tot de oprichting van de afdelingen Vloot, Loodswezen en Scheepvaartbegeleiding.

Het hoofdkantoor van AV bevindt zich aan de Winston Churchillkaai in Oostende, twee bijkantoren zijn gevestigd in Antwerpen en Vlissingen. Hoofdverantwoordelijke van AV is ir. Eric Blomme.

Het dienstenpakket van AV bestaat uit:

- Loodsen afhaken en aan boord brengen van te beloodsen schepen
- Verstrekken van logies voor loods en op zee en aan wal
- Vaarwegen op zee, op de Schelde en aan wal markeren
- Hulp verlenen bij noodgevallen op zee
- Overzetboten inzetten op de Schelde en op de andere scheepvaartwegen.
- Bemande en bedrijfsklare vaartuigen ter beschikking stellen aan derden (douane, scheepvaartpolitie, hydrografie en wetenschappelijk onderzoek)

Een inventaris

Om deze taken naar behoren uit te voeren beschikt AV over 477 personeelsleden en een technische infrastructuur van 49 vaartuigen, 273 boeien, 44 havenvuren – lichtenlijnen – signalisatiepanelen en 11 technische gebouwen.

De vloot van 49 schepen dient verschillende gebruikers en doelen en bestaat uit 4 loodsbotten, 25 rede-, politie- en douaneboten, 3 reddingsboten, 1 zeesleepboot, 3 boeienleggers, 6 hydrografische schepen, 3 veerboten en 4 schepen die deel uitmaken van ons maritiem erfgoed: de *Mercator*, de *Paster Pye* en de twee *Westhinders*. De totale nieuwbouwwaarde van de Vlaamse vloot wordt geschat op bijna 3,5 miljard BEF.

Een bonte verzameling vaartuigen

De meeste schepen hebben Antwerpen (23) of Oostende (15) als thuishaven, een kleiner aantal schepen ligt te Zeebrugge (5), Nieuwpoort of Vlissingen (elk 3). Ze zijn er in alle maten en gewichten, van de nauwelijks 6 m lange *Hydro II* tot de bijna 80 m metende *Mercator* (Tabel 1). Samen met deze laatste (bouwjaar 1932) telt het veer *Simon Stevin* (°1931) de meeste jaartjes. De douaneboot *Durme* en de snelle redebotten *Zeeparel* en *Zeerob* zijn pas vorig jaar gebouwd. En ook in hun gebruik is veelzijdigheid troef.

Beloodsing van schepen

De vaarroutes naar onze havens lopen langs verraderlijke zandbanken en obstakels zoals scheepswrakken. Bovendien komen er sterke en snel wisselende getijdenstromingen voor. Dit maakt het noodzakelijk voor schepen die onze havens willen aandoen om een loods aan boord te nemen. Het aan boord brengen van loodsen in volle zee gebeurt aan de loodskruispost ten zuidoosten van de Westhinderbank. Op die plaats wacht de (loods-)kotter met verschillende loodsen in stand-by. De (loods-)tender brengt dan de loodsen heen en terug naar Vlissingen. Wanneer een schip zich aanbiedt wordt vanaf de kotter of tender met kleine houten bootjes, de jollen, een loods aan boord gebracht. Op deze plaats worden ook de loodsen terug afgezet door uitgaande schepen.

Bij slecht weer is het soms niet mogelijk de loods van boord te brengen, zodat hij gedwongen de reis naar een vreemde haven dient verder te zetten. Het is duidelijk dat hierdoor heel wat kostbare tijd verloren gaat. Deze techniek van beloodsen van schepen is dan ook niet meer van deze tijd zodat een modernisering zich opdroeg. Het volledige systeem wordt momenteel herdacht.

In de toekomst wil men veeleer werken met beloodsing vanaf een walstation, helikopterbeloodsing (wat nu al frequent gebeurt bij slecht weer) en het gebruik van snelle redebotten. In het kader van deze optimalisering werden recent twee snelle redebotten gebouwd: de *Zeeparel* en de *Zeerob*. De aluminium romp van deze redebotten is zo ontworpen dat de operaties kunnen doorgaan tot 8 Beaufort en een maximale zeegang 5 (golven van 2,5 tot 4 m). Daarnaast moet men ook kunnen rekenen op een hoge koersstabiliteit en manoeuvreerbaarheid zodat de loodsen in alle veiligheid aan boord kunnen gaan, zonder dat het te beloodsen schip vaart moet minderen. Met een kruissnelheid van 28 knopen (ca. 50 km per uur) kan een snelle beloodsing worden verzekerd. Deze snelle tenders worden nu reeds ingezet voor de kustloodsen en moeten binnenkort ook voor de zeeloodsen en varen ter vervanging van de loodstender.

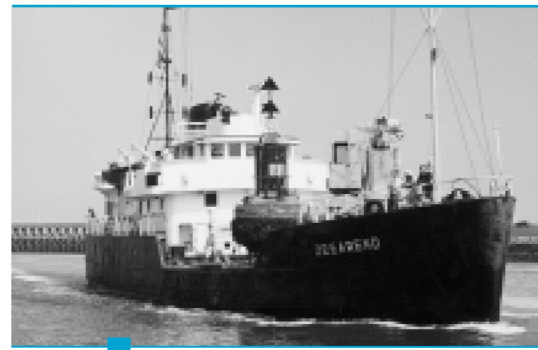
Betonning en bebakening.

De veilige vaarroutes, obstructies en ondieptes worden door de AV gemarkeerd door middel van 273 boeien of tonnen. Tot 1994 werden er ook bemande lichtschepen - de *Westhinder 2 & 3* - ingezet en dit ter hoogte van de zuidpunt van de zandbank Westhinder. Deze schepen wisselden elkaar jaarlijks af tot ze vervangen werden door een onbemand meetplatform. Thans zijn ze in bruikleen bij het Nationaal Scheepvaartmuseum Steen



De Guido Gezelle

AV



De Zeearend

AV



De Zeeparel

AV

(Antwerpen) en het maritiem themapark Seafront (Zeebrugge), waar ze ook te bezichtigen zijn. Voor de betoning op de Westerschelde en Zeeschelde zet AV drie schepen in: de *Dijle*, de *Doel* en de *Lillo*. De *Zeearend* voert deze opdracht uit op zee.

Daarnaast zijn er ook nog altijd vuurtorens in gebruik, niettegenstaande de moderne precieze navigatiesystemen. Naast de historische maritieme waarde zijn ze voor veel zeevarenden een graag gezien herkenningspunt. In een toekomstig nummer van De Grote Rede zullen we dieper ingaan op deze en andere bakens.

Zeereddingsdienst

Als derde opdracht dient AV alle beschikbare middelen in te zetten voor het verlenen van hulp of bijstand op zee aan in nood of in moeilijkheden verkerende vaartuigen of personen. Hiervoor zijn in principe alle schepen waarover de AV beschikt inzetbaar. Meer specifiek beschikt de AV voor deze opdracht over een zeesleepboot uitgerust met een professionele brandweerinstallatie, de *Zeehond*, een zelfrechtende onzinkbare reddingsboot (*R4*) en twee kleinere reddingsboten (*R1* en *R2*). Deze reddingsboten zijn gestationeerd in Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge.

Zeeleeuw

De *Zeeleeuw* (vroeger *Loodsboot 2*) werd eerlang ingezet als loodstender. Met de komst van de snelle redebotten was er een schip op overschot. De Vlaamse overheid heeft toen beslist om dit schip in te zetten voor zeewetenschappelijk onderzoek. De wetenschappelijke programmatie en uitbouw van het schip als oceanografisch platform is één van de taken van het VLIZ. Het VLIZ werkt nu nauw samen met AV om de *Zeeleeuw* voor deze taak in te zetten naast de *Belgica* (een oceanografisch schip van de marine, ingezet door BMM). Daartoe zijn de nodige basisfaciliteiten aangebracht om staalnames op zee toe te laten en om monsters klaar te maken voor analyse. De *Zeeleeuw* kan nog steeds als loodstender fungeren.



De Zeeleeuw

GDS

Met een gemiddelde van 197 interventies per jaar bewijst de zeereddingsdienst jaar na jaar zijn nut. Het werkingsgebied van de zeereddingsdienst bestrekt tot vóór kort niet de totaliteit van de Belgische continentale wateren en liep tot vóór Duinkerke. Overigens zou – in theorie – een drenkeling, die zich enkele mijlen buiten Zeebrugge bevindt, door de Nederlanders gered moeten worden. Deze schijnbaar absurde situatie hangt samen met de grenzen van het werkingsgebied vastgelegd in de 'Flight Intervention Region'. In de praktijk wordt er natuurlijk bij een ongeval door zoveel mogelijk mensen hulp geboden. Ondertussen is de procedure ingezet om het werkgebied te laten samenvallen met de begrenzing van het Belgische continentale plat en dit naar aanleiding van het recente akkoord over de zee-grensbepaling tussen België en Nederland. Bij grote scheepsrampen treedt het rampenplan Noordzee in werking, gecoördineerd door de West-Vlaamse provinciegouverneur en bijgestaan door het hoofd van de zeereddingsdienst en de coördinator van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Dit rampenplan werd opgesteld na de scheepsrampen met de *Mont Louis* en met de *Herald of Free Enterprise*.



De Zeehond

AV

De Paster Pye

Paster Pye (°1854, †1926) was een Oostends historisch figuur die zich als 'Aalmoezenier ter Zee' inzette voor de vissers. Het oudste nog varende schip van volledig Belgisch ontwerp en bouw draagt zijn naam. Het schip deed eertijds dienst als hydrografisch schip en ook als opleidingschip voor leerling zeeloodsen. Nadien werd het schip beheerd door de vzw Koninklijk Marinekadetten Korps. De vzw Paster Pye draagt nu verder zorg voor het schip en wil dit stuk maritiem patrimonium behoeden en verder ten dienste stellen als opleidingschip en als toeristisch en economisch ambassadeur voor Vlaanderen in binnen- en buitenland.



De Paster Pye

MD



Motorredeboot 13

AV

Veren

De AV heeft drie veerbotten in gebruik op de Zeeschelde (Vlaams deel van de getijden-Schelde): de zogenaamde 'Zuiderveren'. De veren zijn eigendom van het Vlaamse Gewest en werden tot voor kort uitgebaat door een privé-firma. De exploitatie werd sinds begin mei 2001 opnieuw in eigen beheer genomen. Door een wijziging in de samenwerking tussen AV en de scheepvaartpolitie beschikt AV over voldoende personeel om deze veerdiensten te verzekeren. De *Marnix van Sint Aldegonde* en de *Simon Stevin* worden ingezet op de veerdienst op de Schelde tussen Hoboken-Kruibeke en Hemiksem-Bazel. Het reserveveer de *Schelde* wordt in de zomer tijdens de weekends ingezet op het toeristisch veer Lillo-Doel.

Operationele taken voor derden

De scheepvaartpolitie, de douane, de Dienst Hydrografie (afdeling Waterwegen Kust en afdeling Maritieme Schelde), de afdeling Zeeschelde en het VLIZ maken gebruik van vaartuigen die worden beheerd door AV. Steeds is het AV die de operaties verzorgt, de bemanning levert en de vaartuigen onderhoudt.

De scheepvaartpolitie beschikt over een vaartuig in de havens van Zeebrugge en Oostende (motorredeboten 12 en 13) en vijf boten in de haven van Antwerpen (motorredeboten 31, 32, 34, 35 en 36). De douane gebruikt zes gelijkaardige vaartuigen (de *Demer*, *Durme*, *Rupel* en motorredeboten 24, 30 en 33) om de nodige controles uit te voeren in de Antwerpse haven.

De Dienst Hydrografie is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de vaarwegen op de Zeeschelde en de Belgische



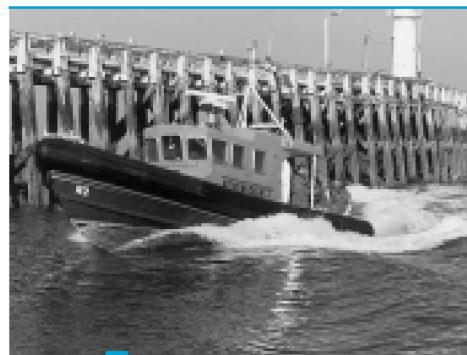
Reddingsboot R4

AV



De Ter Streep

AV



Reddingsboot R2

AV



De Veremans

ET



De Scheldewacht II

ET

kustwateren. De schepen die voor deze taak worden ingezet zijn uitgerust met de nodige gesofisticeerde apparatuur. De *Ter Streep* opereert vanuit Oostende voor de afdeling Waterwegen Kust, terwijl de *Parel II*, de *Prosper*, de *Scheldewacht II* en de *Veremans* Antwerpen als thuishaven hebben. Ook de *Hydro II*, een kleinere peilboot wordt voor deze doeleinden vanuit Antwerpen ingezet door de afdeling Maritieme Schelde.

Deze schepen worden gebruikt voor zowel hydrografie als hydrometrie, dus niet alleen voor peilingen, maar ook voor metingen van fysische waterkwaliteit, voor stroommetingen en voor het nemen van water- en bodemstalen. Ook tijmeetinstallaties en monitoringinstrumenten aan boeien en meetpalen in zee en op de Westerschelde worden door voornoemde schepen aangedaan. Bovendien wordt de *Scheldewacht* wekelijks ingezet voor de opleiding van studenten van de Hogere Zeevaartschool.

Maritiem erfgoed

De laatste getuigen van de historische scheepvaart in Vlaanderen dreigen verloren te gaan door hoge slooppremies. Die hebben ertoe geleid dat heel wat 19e en 20e eeuwse schepen op de scheepssloperijen terecht kwamen.

Schepen konden vroeger enkel gevrijwaard worden voor het nageslacht door de bescherming als monument, stads- of dorpszicht. De *Mercator* is hier een goed voorbeeld van. Omdat de bescherming van monumenten onroerend goed betreft, komen schepen als roerend goed niet echt in aanmerking. Daarom werd een specifiek instrument ontwikkeld dat onder meer rekening houdt met de mogelijk-

De Mercator

De *Mercator*, een 'barkentijn', meet 78,4 m, is 7,8 m breed en heeft een diepgang van 4,5 m. Een barkentijn is een schip met 'gemengd tuig'. Dit betekent dat de fokkenmast (voorste mast) 'razeilen' voert, de grote mast en de bezaanmast (achterste mast) zijn 'dwarsgetuigd'. De *Mercator* voer normaal 15 zeilen met een totale oppervlakte van ca. 1600 m² en kon bij gunstige wind 13 knopen (ca. 23 km/u) lopen. In 1931 tekende de toenmalige directeur-generaal van het Zeewezen, Adrien de Gerlache (kapitein van de *Belgica* tijdens de eerste Belgische zuidpoolexpeditie in 1897-1899), de plannen van de *Mercator*. Het schip werd in 1932 gebouwd in Schotland en vervolgens ingezet als opleidingsschip van de Zeevaartschool. In 1961 werd de *Mercator* uit de vaart genomen omdat men afzag van de zeilopleidingen voor de koopvaardij. Met de federalisering werd het schip eigendom van het Vlaamse Gewest. De vzw *Mercator* beheert thans dit symbool van de Belgische scheepvaart als geklasseerd monument. Tussen 1999 en 2000 werd de *Mercator* terug zeewaardig na een grondige restauratie. De totale kosten (ca. 49 miljoen BEF) werden gefinancierd door het Vlaamse Gewest, afdeling Monumenten en Landschappen, de Provincie West-Vlaanderen, de Stad Oostende en de vzw *Mercator*.



De Mercator

AV

De Cdt. Fourcault

Dit schip werd gebouwd in 1968 en tot 1984 ingezet als loodsboot. Vanaf 1985 deed het dienst als opleidingsschip van de Zeevaartschool. Bij de federalisering werden alle schepen overgedragen naar het Vlaamse Gewest behalve de *Cdt. Fourcault*. Omwille van communautaire twisten bleef dit schip eigendom van de federale overheid. Toen in 1992 ook de Zeevaartschool ophield te bestaan kwam het schip zonder eigenaar aan de kade te liggen in de achterhaven van Oostende. Het Vlaamse Gewest bleef evenwel gedurende meerdere jaren het schip minimaal onderhouden. Pogingen om het in schenking te geven aan de Vietnamese overheid faalden en door verwaarlozing dreigde het schip te zinken in de haven.

Uiteindelijk kwam het toch in bezit van AV en vorig jaar werd het schip verkocht aan een privé-persoon. Momenteel wordt de *Cdt. Fourcault* grondig gerestaureerd en weer zeewaardig gemaakt.



De Cdt. Fourcault

MD

heden en voorwaarden inzake zeewaardigheid en ligplaats. AV bezit vier schepen die deel uitmaken van het maritiem erfgoed: de twee *Westhinders* (zie 'Betonning en bebakening'), de *Mercator* en de *Paster Pype* (zie kader-tjes). De *Mercator* is nu beschermd als monument en als stadszicht in het Mercatordok te Oostende. De *Paster Pype* is één van de weinige historische vaartuigen die in aanmerking komen om beschermd te worden als varende monument. De specifieke bescherming wordt straks mogelijk. Voormalig Vlaams minister Johan Sauwens, tot voor kort bevoegd voor monumentenzorg, stelde eind mei 2000 immers een voorontwerp van decreet voor. Hopelijk volgt minister Van

Grembergen zijn voorganger en wordt de bescherming later dit jaar een feit.

De toekomst van de vloot

De opdrachten van AV zullen verder uitgebreid worden. Immers, ook het beheer van de vaartuigen voor de binnenwateren komt binnenkort onder de hoede van deze afdeling. Met 7 extra vaartuigen en ongeveer 50 personeelsleden erbij brengt dit het totaal aantal schepen, respectievelijk manschappen voor AV op 56 en 530.

Er zijn ook plannen voor een nieuw polyvalent vaartuig, met als hoofdtaak het leggen van boeien. Dit vaartuig zou ook een rol kunnen spelen bij de olie-

bestrijding op zee, een federale materie. Momenteel wordt binnen een gemengde werkgroep 'Kustwacht' onderzocht hoe oliebestrijding kan geoptimaliseerd worden. Mogelijk kan de nieuwe boeienlegger van AV daardoor een toekomstige rol worden toebedeeld ten behoeve van de veiligheid en het milieu op zee.

André Cattrijse* & Geert Moerkerke

(*) Vlaams Instituut voor de Zee, beheerder onderzoeksfaciliteiten.

Naam	hoofdactiviteit	thuishaven	bouwjaar	lengte	diepgang	bemannning
Dijle	bebakening	Antwerpen	1969	40,5	2,5	5
Doel	bebakening	Antwerpen	1952	27,5	6,5	5
Lillo	bebakening	Antwerpen	1965	41,1	1,8	5
Zeearend	bebakening	Oostende	1957	47,9	3,3	12
Motorredeboot 14	beloodsing	Nieuwpoort	1988	21,2	1,2	2
Motorredeboot 15	beloodsing	Nieuwpoort	1988	21,2	1,2	2
Jean Bart	beloodsing	Oostende	1992	19,5	1,1	2
Zannekin	beloodsing	Oostende	1992	19,5	1,1	2
Zeeparel	beloodsing	Oostende	2000	20,1	1,4	3
Zeerob	beloodsing	Oostende	2000	20,1	1,4	3
Guido Gezelle	beloodsing	Vlissingen	1993	22,7	1,6	3
Jan Breydel	beloodsing	Vlissingen	1993	22,7	5,5	3
Pieter Deconinck	beloodsing	Vlissingen	1993	22,7	1,6	3
A. Rodenbach	beloodsing	Zeebrugge	1994	18,5	1,8	2
Hugo Verriest	beloodsing	Zeebrugge	1994	18,5	1,8	2
Demer	douane	Antwerpen	1994	12,1	1,1	1
Durme	douane	Antwerpen	2000	18,1	1,2	3
M/S Rupel	douane	Antwerpen	1994	12,1	1,1	1
Motorredeboot 24	douane	Antwerpen	1971	22,2	1,3	2
Motorredeboot 30	douane	Antwerpen	1980	14,1	1,7	2
Motorredeboot 33	douane	Antwerpen	1989	16,6	1,4	2
Hydro II	hydrografie	Antwerpen	1979	5,8	0,4	-
Parel II	hydrografie	Antwerpen	1977	14,5	1,2	3
Prosper	hydrografie	Antwerpen	1970	12,7	1,1	3
Scheldewacht II	hydrografie	Antwerpen	1981	27,1	1,8	3
Veremans	hydrografie	Antwerpen	1991	25,8	1,8	4
Ter Streep	hydrografie	Oostende	1985	49,9	3,7	10
Loodsboot 1	loodskotter	Oostende	1985	56,2	3,7	18
Loodsboot 6	loodstender	Oostende	1977	55,3	3,7	10
Loodsboot 7	loodskotter	Oostende	1978	55,3	3,7	18
Mercator	maritiem erfgoed	Oostende	1932	78,4	4,5	-
Paster Pype	maritiem erfgoed	Oostende	1949	37,7	3,8	-
Westhinder 2	maritiem erfgoed	Zeebrugge	1950	42,4	3,1	-
Westhinder 3	maritiem erfgoed	Antwerpen	1950	42,4	3,1	-
Zeeleeuw	onderzoek (loodstender)	Oostende	1977	55,3	3,7	10
Motorredeboot 12	politie	Zeebrugge	1980	16,9	1,2	1
Motorredeboot 13	politie	Oostende	1980	16,9	1,2	1
Motorredeboot 31	politie	Antwerpen	1985	16,6	1,4	3
Motorredeboot 32	politie	Antwerpen	1986	16,6	1,4	3
Motorredeboot 34	politie	Antwerpen	1990	16,6	1,4	3
Motorredeboot 35	politie	Antwerpen	1990	16,6	1,4	3
Motorredeboot 36	politie	Antwerpen	1991	16,6	1,4	3
Reddingsboot 1	redding	Zeebrugge	1986	11,4	1,1	3
Reddingsboot 2	redding	Nieuwpoort	1986	11,4	1,1	3
Reddingsboot 4	redding	Oostende	1980	16,5	1,2	3
Zeehond	sleep/redding	Oostende	1990	39,5	3,5	8
Marnix van St. Aldegonde	veer	Antwerpen	1962	24,2	1,1	2
Simon Stevin	veer	Antwerpen	1931	38,8	2,7	2
Schelde	veer	Antwerpen	1995	40,2	1,7	4