

INHOUD

VOORWOORD	3
ALGEMEEN	
MISSIE VAN AWZ	4
VISIE VAN AWZ	4
STRATEGISCHE DOELEN	5
INTEGRAAL WATERBELEID	
INLEIDING	7
MEMORANDUM SCHELDE-ESTUARIUM KRIJGT UPDATE	8
WATERBEHEERSING	
NIEUWE KIJK OP OVERSTROMINGEN	11
DE WERKING VAN HET HIC 2002	13
SCHEEPVAART	
SAMENWERKING TUSSEN VLAAMSE EN NEDERLANDSE LOODSDIENSTEN	15
PROJECT WESTPIT	17
MARITIEME OPLEIDINGEN OP HET SCHIP "THEMIS II"	19
ECONOMIE	
GROENINGEBRUG IN KORTRIJK	22
TWEDE SLUIS IN EVERGEM	24
KAAIMURENPROJECT	25
ECOLOGIE	
DE WATERWEG EN DE NATUUR	27
INTERNE MILIEUZORG	29
BAGGERCEL	29

RECREATIE		
	BROCHURE PLEZIERVAART	32
	VERNIEUWD JAAGPAD DENDER	33
	CONZETT-BRUG IN BRUGGE	34
	IJSPUTBRUG IN BRUGGE	36
DENK- EN STUDIEWERK		
	MARITIEME TOEGANG TOT DE HAVENS VAN GENT EN TERNEUZEN	40
	PANAMA KANAAL: CONCEPTSTUDIE POST-PANAMAX SLUIZEN	41
	RIVIERHERSTEL LEIE	42
	VLAAMS OVERLEGPLATFORM WATERWEGEN (VOW)	43
	CAPACITEITSTUDIE WATERWEGEN	43
	STUDIE KLEINE WATERWEGEN	44
STATISTIEKEN		
	BEGROTING	46
	PERSONEEL	52
ADRESSEN EN BEVOEGDHEDEN		54

VOORWOORD

Terwijl de koele maan haar met zachte hand de weg toont, lijkt de onophoudelijke stroom zich soms hardnekkig te verzetten tegen haar onvermijdelijke einde in de grote zee.

Soms accepteert ze gelaten haar lot en volgt ze gedwee het uitgestippelde pad. Een andere keer kiest ze echter eigenzinnig en zonder omkijken haar eigen weg.

Tijdens haar bewogen leven is ze aorta van fauna en flora, verdraagt ze dat schepen een eindje meerijden op haar rug en laat ze bij momenten haar ijdelheid de vrije loop en pronkt ze met al haar pracht.

Al eeuwenlang muze voor vele kunstenaars, vraagt ze zonder schroom hun volledige aandacht. Schrijvers laten hun meest gevleugelde woorden op papier vloeien, schilders proberen tevergeefs haar licht vast te leggen op doek, zangers zijn op zoek naar haar warmste klankkleuren.

Ook ingenieurs raken bevangen door haar ongedwongenheid en doen hun best om de meest in het oog springende sluizen en bruggen te ontwerpen.

Zo lieten we ons vorig jaar meer dan eens bedwelmen door de zachte warmte van staal en beton en leek het water haar LAT-relatie met deze materies te hebben ingeruild voor een duurzaam samenlevingscontract.



Ir. Jan Strubbe
Directeur-generaal



Inleiding

AWZ is de drijvende kracht achter het Vlaamse beleid inzake de bevaarbare waterwegen en het dagelijkse beheer ervan.

De problematiek van onze havens, maritieme toegangswegen, binnen- en zeescheepvaart, vloot en loodswezen kennen voor haar geen geheimen.

Bij de politieke besluitvorming en de uitvoering ervan wordt er daarom steevast een beroep gedaan op de uitgebreide expertise en jarenlange ervaring inzake waterbouw en waterbeheersing, die deze administratie kenmerken.

Op 125 locaties verzekeren meer dan tweeduizend gedreven en gemotiveerde personeelsleden de Vlaamse waterwegen en kust van een mooie toekomst.

Samen formuleren zij de gepaste antwoorden op complexe maatschappelijke vraagstukken als mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Bij de rigoureuze uitvoering van hun taak verliezen zij nooit de diverse functies van de waterweg uit het oog en leidt hun ultieme streven naar een integraal waterbeleid voor Vlaanderen...



Missie van AWZ

AWZ heeft als opdracht de waterwegen, de maritieme toegangswegen, de havens en de kust ten dienste te stellen van maatschappelijke doelen, waarvan de belangrijkste zijn:

- de scheepvaart veilig, vlot en aantrekkelijk houden en zo bijdragen tot het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk
- de bevolking beschermen tegen schade die het water kan aanrichten

Visie van AWZ

Wat wil AWZ bereiken?

- duurzame mobiliteit: transport verschuiven van de weg naar het water
- sterke, complementaire en goed bereikbare Vlaamse havens die maximaal waarde toevoegen aan de maatschappij
- optimale veiligheid: minder schade door overstromingen, waterschaarste en calamiteiten op het water
- multifunctioneel gebruik van de waterwegen en aanpalende terreinen
- de functies van de waterweg in evenwicht
- een kwaliteitsvolle omgeving
- groene energie

ALGEMEEN

Welke rol wil AWZ spelen?

- voorbereiden van het beleid
- evalueren van het beleid
- uitvoeren van bepaalde deelaspecten van het beleid
- controleren van de uitvoering van het beleid

Welke waarden en principes hanteert AWZ?

- multimodaliteit op vlak van transport
- transeuropees denken
- maatschappelijke belangen bewaken en in evenwicht houden: milieu, veiligheid, kwaliteit van de ruimte, verkeersleefbaarheid, economische ontwikkeling, recreatie
- succesvolle traditionele én nieuwe technieken hanteren
- resultaten bereiken in synergie met andere betrokken actoren

Strategische doelen

De administratie Waterwegen en Zee-
wezen heeft haar missie en visie vertaald
in vier strategische doelstellingen:

- 1 het relatieve aandeel van transport over het water t. o. v. het transport over de weg doen stijgen

- 2 de concurrentiepositie van de Vlaamse havens verhogen door een coherent havenbeleid te voeren gericht op de complementariteit van de verschillende Vlaamse havens in functie van het maatschappelijk belang
- 3 een maatschappelijk wenselijk en aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen schade verzekeren

- 4 een doordacht multifunctioneel gebruik van de waterwegen en aanpalende terreinen mogelijk maken door een coherent beleid en doelmatig patrimonium beheer





INTEGRAAL WATERBELEID

Inleiding

Water wordt van oudsher ervaren als één van de oerelementen naast grond, lucht en vuur. In de huidige context zijn we er het over eens dat het recht op goed water één van de fundamentele rechten van de mens en van de gemeenschap is. Aangezien heel wat instanties zich bezighouden met de verschillende aspecten van het water in Vlaanderen, is het noodzakelijk dat er samenwerking is en moet men streven naar een integraal waterbeleid.

Wat is integraal waterbeleid?

Integraal waterbeleid kan men definiëren als een beleid, ten aanzien van de waterwegen en alles wat ermee samenhangt, dat er op gericht is om het watersysteem optimaal al zijn functies te laten vervullen en dit op zo'n manier dat ook de toekomstige generaties dat watersysteem zullen kunnen gebruiken.



Het is de samenhang tussen

- oppervlakte- en grondwater en waterbodem en oever,
- de hoofdstroom en de kleinste gracht in het bekken van die stroom, met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en waarbij rekening gehouden wordt met alle fysische, biologische en chemische processen én met de daarbij horende infrastructuur

AWZ wil met dit watersysteem, en in het bijzonder met de waterwegen die zij beheert, proberen om alle functies die de maatschappij aan dit water geeft optimaal te laten invullen.

Het gaat hierbij om de 5 hoofdfuncties, namelijk:

- de aan- en afvoerfunctie waarbij gedacht wordt aan de extreme toestanden van te veel aan water (de strijd tegen de overstromingen) en het tekort aan water
- de economische functie met als eerste de scheepvaartfunctie, maar ook het leveren van proceswater aan de elektriciteitscentrales en bedrijven, het bevloeiën van landbouwgronden, het winnen van grondstoffen (zand en grind en ...) enzovoort

- de ecologische functie, met de zorg voor de levensgemeenschappen aan en in en op het water en de oever, en met de zorg voor een gepaste biodiversiteit, het bevloeiën van natuurgebieden enzovoort
- de recreatieve functie, met voorrang voor de zachte recreatie, maar zonder de harde uit te sluiten
- de landschappelijke functie waarbij er zorg voor gedragen wordt dat de waterweg het landschap boetseert, en dat waar nodig letterlijk maar ook figuurlijk (tegen de versnippering) bruggen geslagen worden over deze lijninfrastructuur; waar onze kunstwerken (bruggen, sluisen, torens) niet alleen kunstwerken zijn maar opnieuw kunstwerken worden.



Memorandum Schelde-estuarium krijgt update

In 1999 en 2000 ontwikkelde de Administratie Waterwegen en Zeewezen samen met de Nederlandse Rijkswaterstaat een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium.

In deze visie wordt de gewenste evolutie inzake de toegankelijkheid, veiligheid en natuurontplooiing in de riviermonding geschetst en vastgelegd in een streefbeeld dat reikt tot 2030. Met de introductie van de Ontwikkelingsschets 2010 kwam dit toekomstbeeld vorig jaar weer een stap dichterbij.

Op 4 maart 2002 sloten Vlaanderen en Nederland een nieuw memorandum af over de toekomstige samenwerking in het Schelde-estuarium. Centraal in de nieuwe overeenkomst staat de uitwerking van de Ontwikkelingsschets 2010.



Samenwerking op alle vlakken

De Ontwikkelingsschets 2010 richt zich in hoofdzaak op drie grote projecten.

Het eerste is de verdere verdieping van de Schelde, zodat schepen met een diepgang tot 12,80 meter binnenkort in één getij de haven van Antwerpen kunnen binnenvaren.

Het tweede project betreft de aanleg van een verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde. Deze moet bijdragen tot een verhoogde veiligheid.

Het derde aandachtspunt is de uitwerking van een natuurontwikkelingsplan. Voor de uitvoering werd een termijn van 2 jaar vooropgesteld.

Daarnaast werden afspraken gemaakt die een nauwere samenwerking inzake het



Delwaidedok in de haven van Antwerpen >>>

beleid en beheer van het estuarium in de toekomst mogelijk moeten maken.

Het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied geldt als eerste belangrijke stap in die richting. Dit beheer wordt conform het memorandum van Vlissingen al vanaf 1 januari 2003 gezamenlijk uitgeoefend.

Vandaag zijn Nederland en Vlaanderen dus samen verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart fungeert hierbij als centraal orgaan. Voor een verdragsrechtelijke verankering van deze regeling is het nog wachten tot 1 januari 2005.

Projectgroep Schelde-estuarium

Om de uitwerking van de nieuwe Ontwikkelingsschets binnen de gestelde termijn mogelijk te maken, werd een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie opgezet.

Deze kreeg de naam Projectdirectie Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium ofwel ProSes en is gevestigd in Bergen Op Zoom. De groep werkt onder het gezag van de Technische Scheldecommissie.

Naast ProSes werd vorig jaar ook een Adviserend Overleg Schelde opgericht. Hierin zetelen de vertegenwoordigers van alle betrokken ministeries, administraties en provincies die op beleidsniveau betrokken zullen zijn bij het concept en de uitvoering van de concrete projecten.

Overleg Adviserende Partijen

De realisatie van de ontwikkelingsschets kan slechts slagen als hiervoor een breed maatschappelijk draagvlak bestaat.

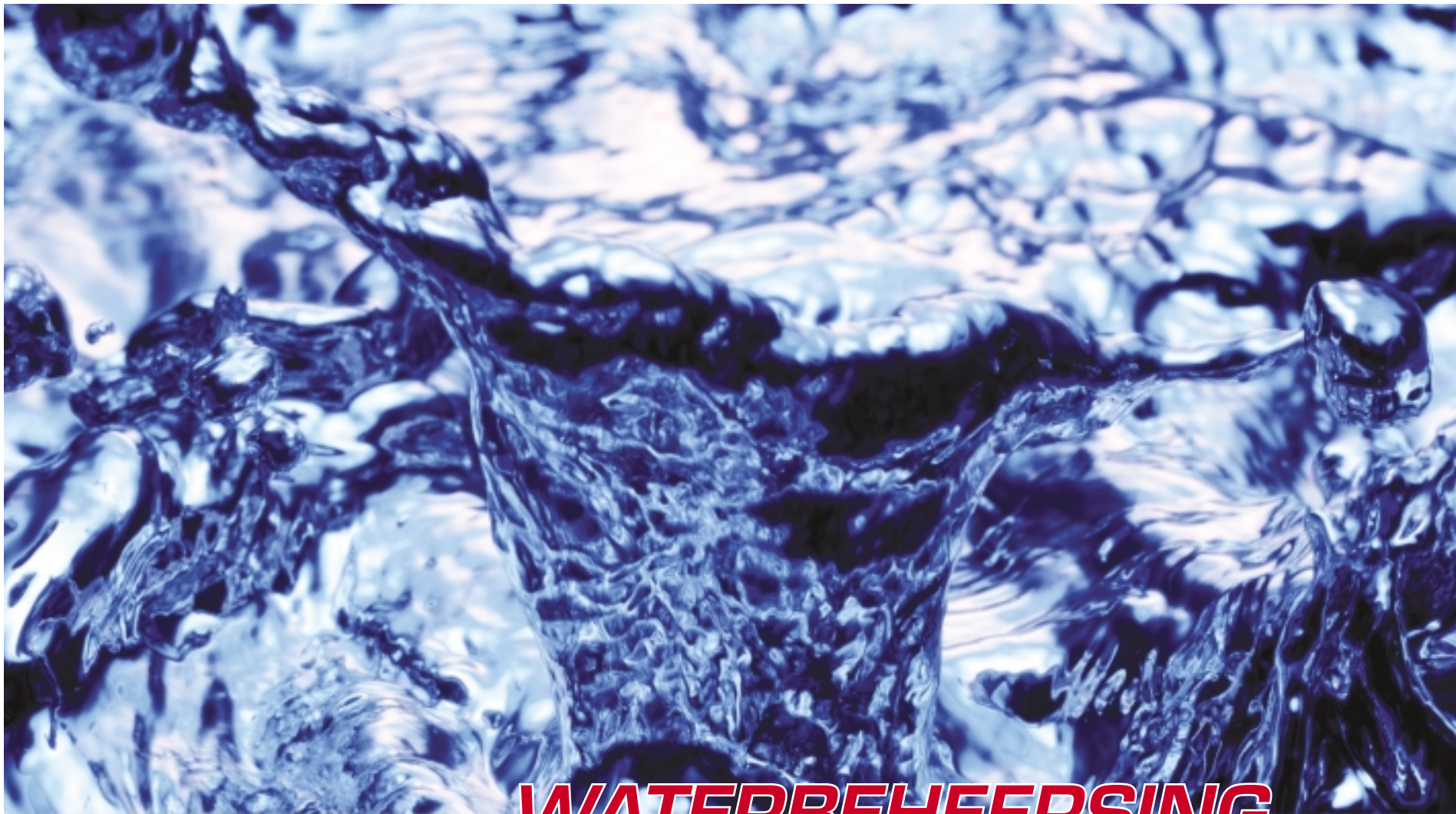
Daarom zullen alle actoren die op een of andere manier betrokken zijn in het dossier, van meet af aan worden verenigd in een Overleg Adviserende Partijen.

Dit wordt gevormd door de vertegenwoordigers van de betrokken provincies, de verschillende havengeledingen, de milieuorganisaties, landbouw- en visserijbelangen, recreatie, enz.

De leden zullen trachten een overeenstemming te bereiken over de uitgangspunten en de elementen van de ontwikkelingsschets en zullen hierover adviezen verstrekken aan de bewindslieden.

Het Overleg Adviserende Partijen staat onder leiding van een onafhankelijke Vlaamse en Nederlandse voorzitter.





WATERBEHEERSING



Nieuwe kijk op overstromingen

Tot voor kort werd de strijd tegen wateroverlast nog gevoerd vanuit de overweging dat zo weinig mogelijk land mocht overstromen. Daarom werden er hoge dijken gebouwd, liefst zo dicht mogelijk bij de rivier.

Vlaanderen en Nederland waren op dat vlak een toonbeeld voor alle waterrijke landen.

Vandaag pleit de Administratie Waterwegen en Zeewezen voor een aanpak met de natuur in plaats van tegen natuur.

Verontrustende fenomenen wijzen erop dat Vlaanderen in de toekomst steeds vaker zal moeten afrekenen met wateroverlast. Het aantal geconcentreerde regenbuien neemt gestaag toe en ook het

verschil tussen eb en vloed wordt alsmear groter.

Sommige onderzoekers voorspellen zelfs dat de zeespiegel binnen de honderd jaar met 60 centimeter zal stijgen.

“Overstromingen worden niet meer te allen prijze bestreden. Veeleer dan zich te beschermen tegen het water zelf, dekt de mens zich nu in tegen schade.”

Dubbele trendbreuk

Om deze dreigende wateroverlast tegen te gaan, zou men vroeger eenvoudig de dijken hebben verhoogd. Vandaag is men tot het besef gekomen dat water nooit beheerst kan worden, enkel beheerd.

Dit hernieuwde respect voor het water uit zich op twee vlakken.

In de eerste plaats vormt het de basis voor het integraal waterbeleid dat vandaag aan belang wint. Dit beleid besteedt zorg aan water in de ruimste zin van het woord.

Niet alleen oppervlaktewater, grondwater, oeverzones, wetlands en van nature overstroombare gebieden krijgen aandacht. Ook alles wat daarin leeft en beweegt krijgt een plaats. Bovendien zorgt een integraal waterbeleid ervoor dat alle functies die de mens en de maatschappij aan water en waterwegen toekent, optimaal worden ingevuld.

Daarnaast uit de accentverschuiving zich in een vernieuwde aanpak van wateroverlast.

Overstromingen worden niet meer te allen prijze bestreden. Veeleer dan zich te beschermen tegen het water zelf, dekt de mens zich nu in tegen schade.



Het feit dat overstromingen worden gekanaliseerd naar gebieden die de mens zelf kiest, past in dit kader. Vandaag wil men terug ruimte geven aan de rivier door in de eerste plaats de natuurlijke overstromingsgebieden in eer te herstellen.

Daarom zullen in het Scheldebekken en in de bekkens van de zijrivieren meer en meer overstromingsgebieden worden aangelegd.

Rivier krijgt terug ruimte

In het verleden werden woongebieden en industrieterreinen niet altijd even oordeelkundig ingeplant.

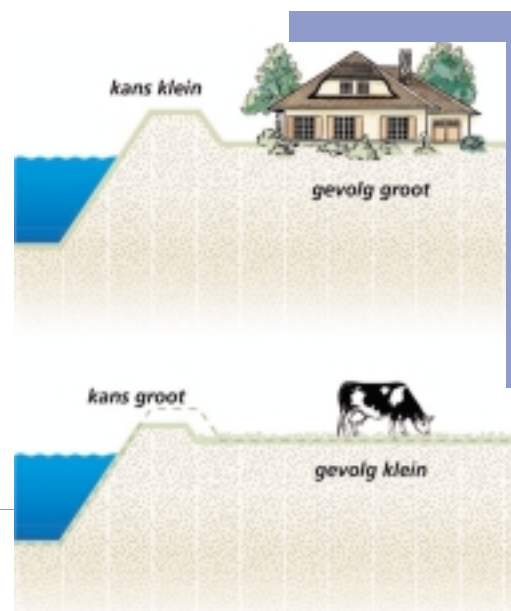
Dit heeft ervoor gezorgd dat een groot aantal natuurlijke overstromingsgebieden

zijn volgebouwd. Daarom moet men op zoek gaan naar nieuwe, kunstmatige overstromingsgebieden.

De wetenschap beschikt op dit ogenblik over voldoende instrumenten om alle mogelijke scenario's te voorspellen en objectief te berekenen welke gebieden hiervoor in aanmerking komen.

Digitale terreinmodellen, modelleringsstudies en voorspellingsmodellen kunnen op voorhand de schade berekenen die een overstroming in een bepaald gebied zal aanrichten.

In de toekomst zullen vele honderden hectaren gecontroleerd overstromingsgebied moeten worden voorzien.



In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan loopt momenteel al een studie die de potentiële overstromingsgebieden detecteert. Hierbij wordt elk gebied getoetst aan een groot aantal criteria. Sommige gebieden zullen een extra dimensie krijgen doordat er getijdenwerking zal worden toegelaten.

Deze nieuwe aanpak zal de inwoners van Vlaanderen op een andere en betere manier beveiligen tegen overstromingen.

De werking van het HIC 2002

In 2002 werd verder gewerkt aan de uitbouw van het Hydrologisch Informatie-Centrum HIC, waarbij geïnvesteerd werd in het verwerven van gegevens, het databankbeheer en het verwerken van de gegevens.

Het hydrologisch meetnet werd uitgebreid met twee nieuwe debietmeetstations. Eveneens werden 12 bestaande stations uitgerust met een communicatieverbinding, zodat deze gegevens bruikbaar worden voor operationeel waterbeheer.

Ook werden 15 stations aangesloten op het elektriciteitsnet, zodat ze continu op een hoge frequentie gegevens kunnen doorsturen.

In het bekken van de Grote Nete werden een 30-tal peilbuizen geïnstalleerd, die om de 14 dagen worden bemeten om de link oppervlaktewater – grondwater te kunnen bepalen.

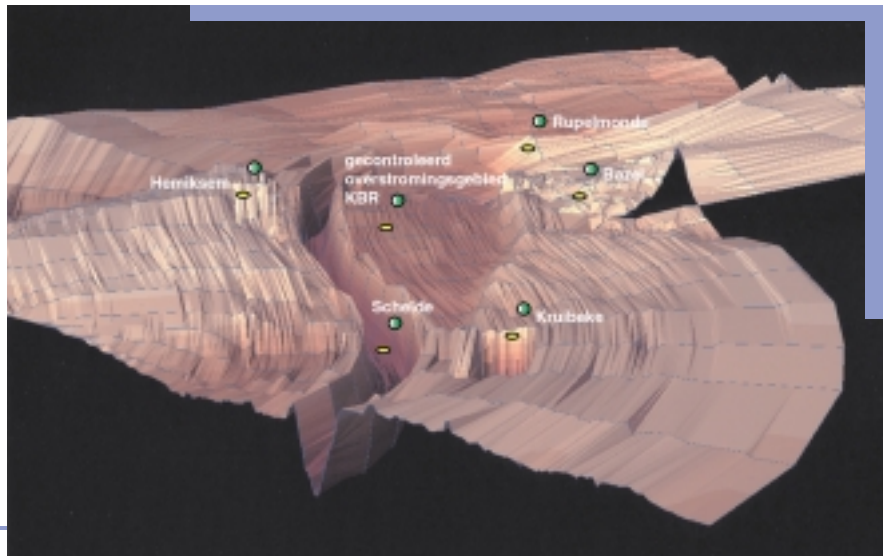
Verder is een nauwkeurig digitaal hoogtemodel van het Nete- en Demerbekken, evenals het winterbed van de Zeeschelde volledig afgerond.

De nieuwe databank HYDRA van het HIC werd operationeel. Alle beschikbare Vlaamse gegevens van debieten, waterpeilen en neerslag, worden hierin opgeslagen. Via een nieuwe webapplicatie kan de gebruiker deze data opvragen.

Het HIC heeft in 2002 hydraulische modellen van de Maas, de Barbierbeek, de Demer en de Dender volledig afgerond. Het voorspellingsmodel van de Demer is eveneens operationeel.

Deze modellen zijn in staat om nauwkeurig de waterafvoer in de waterloop te beschrijven. Verder heeft het HIC een methodologie ontwikkeld om schade en risico t.g.v. een overstroming te bepalen. Deze methodologie vormt de basis voor het actualiseren van de waterbeheersingsplannen.

Ook werden voorbereidingen getroffen voor de opmaak van laagwaterstrategieën. In de bekkens van de Dender, de Grote Nete gebeurde een uitgebreide inventarisatie naar het gebruik en verbruik van water door verschillende sectoren.



Digitaal hoogtemodel van het overstromingsgebied in Kruikebe >>>



SCHEEPVAART



SCHEEPVAART

Samenwerking tussen Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten

België en Nederland organiseerden tot voor kort hun loodsdiensten volledig autonoom; een situatie die z'n oorsprong vond in het scheidingsverdrag tussen beide landen.

De loodsgebieden en de daaraan verbonden loodsgelden werden bepaald door geografische factoren. De afspraken waren van louter administratieve aard.

Door de huidige scheepvaartevolutie werd deze scheiding onhoudbaar. Gezamenlijke beheersafspraken tussen Vlaanderen en Nederland drongen zich op.

Op 5 februari 2001 werd door de betrokken Nederlandse en Vlaamse minister het eerste Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland

met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium ondertekend.

Een onderdeel hiervan betrof de samenwerking tussen de Vlaamse Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen en het Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden.

“De samenwerking tussen de loodsdiensten in het Scheldegebied zal resulteren in het efficiënter loodsen van de schepen.”

Voor de concrete realisatie van de samenwerking tussen de loodsdiensten in het Scheldegebied moeten Publiek Private Samenwerkingsverbanden worden

opgezet via de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

Daarnaast moeten zowel de Vlaamse als de Nederlandse overheid machtigingsvergunningen verlenen aan de loodswezens. Hierover wordt vandaag druk onderhandeld.

Aan Vlaamse zijde vergt het project bovendien een nauwe samenwerking tussen de DAB Loodswezen en de DAB Vloot, verantwoordelijk voor de exploitatie van de schepen. Hierbij speelt de Vlaamse Nautische Autoriteit een coördinerende rol.

De samenwerking tussen DAB Loodswezen, DAB Vloot en het Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden zal plaatsvinden binnen een gemeenschappelijk publiek kader.

Dit moet zowel het niveau, de kwaliteit en de continuïteit van de dienstverlening verzekeren als een beheerste tariefstelling garanderen. De samenwerking zal resulteren in het efficiënter loodsen van de schepen.



Nieuwe beloodsingsmiddelen

Vandaag zijn de huidige beloodsingsmiddelen zoals kotters, redebotten en jollen aan vervanging toe, zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse kant.

Daarom werd in 2002 een studiegroep opgericht met de opdracht nieuwe technieken te onderzoeken. Op 31 december 2002 had de studiegroep, die is samengesteld uit personeelsleden van beide loodsdiensten en van de Afdeling Vloot, haar bevindingen inzake een nieuwe manier van beloodsen in het Scheldegebied klaar.

De studie wijst onder meer uit dat de meest efficiënte manier van beloodsen

kan worden gedaan met vaartuigen van het "SWATH" type (Small Water Area Twin Hull). Deze laten toe beloodsingen uit te voeren op zee tot windkracht 10 Beaufort en zeevangen van 4 tot 5 meter hoog.

Het Vlaamse en Nederlandse Loodswezen zou op termijn gezamenlijk één centrale moeder-Swath moeten inzetten, van waaruit kleinere Swath-vaartuigen de beloodsing van de zeeschepen op zich zouden nemen.

Ook aan het verhogen van de veiligheid in onze vaarwateren werd gedacht. In oktober 2002 ging het Herziene Scheldereglement en Loodsdecreet van kracht.



Hierin staat dat in principe alle schepen vandaag loodsplicht hebben. Een aantal vaartuigen kan echter vrijstelling van loods-plicht bekomen. Bovendien schrijft het nieuwe reglement voor dat sommige kapiteins of scheepsofficieren verklaringhouder kunnen zijn om de loods te vervangen op bepaalde trajecten.

Dit kan slechts onder zeer strikte voorwaarden of na het afleggen van proeven. De Vlaamse Nautische Autoriteit en Afdeling Scheepvaartbegeleiding voeren hierop een strenge controle uit.



SCHEEPVAART

Project Westpit

Het Westpitproject is gegroeid binnen de geest van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer met Nederland, waarbij in gezamenlijk overleg, het beleid en het beheer van het scheepvaartverkeer op de Schelde wordt bepaald en uitgevoerd.

Het project startte dan ook vanuit de afdeling Scheepvaartbegeleiding (Vlaanderen) en de Scheepvaartdienst Westerschelde (Nederland).

Nederland spitte zich vroeger eerder toe op het aspect veiligheid en is o.a. bezorgd om de risicocontouren. Dit zijn gevaarlijnen die zones afbakenen die getroffen worden bij een scheepsramp waarbij ammoniaktankers bij betrokken zijn.

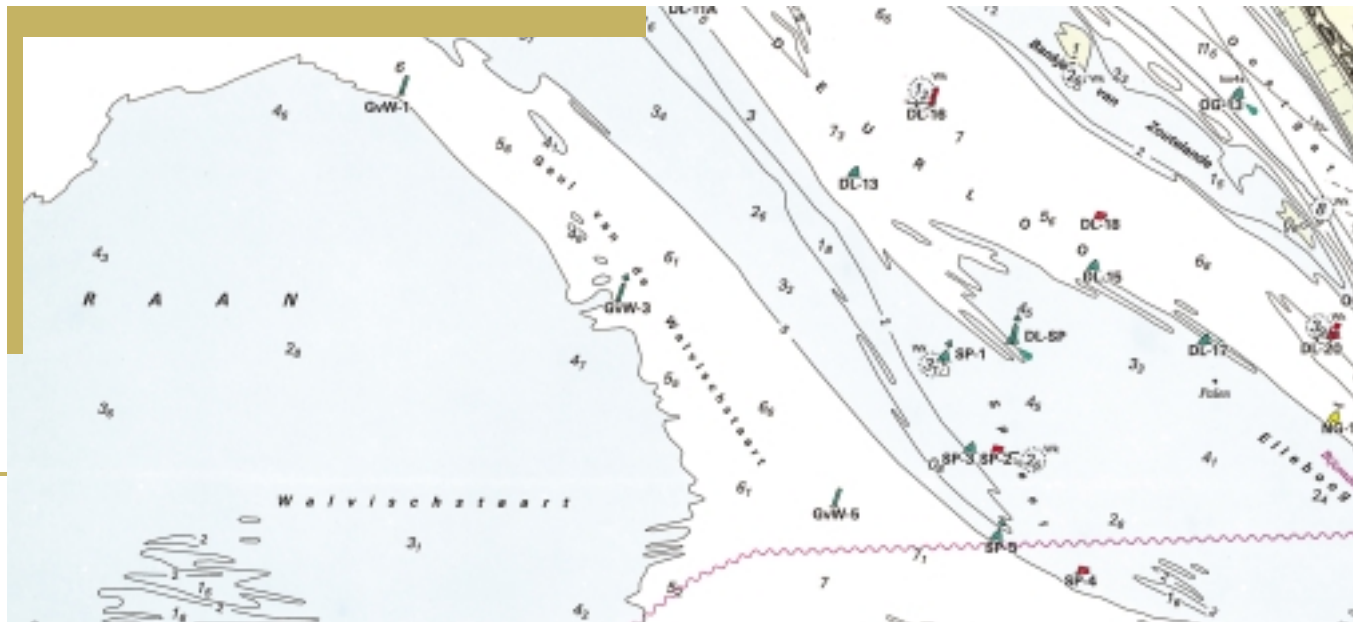
Momenteel bedekken de gevarenczones op sommige plaatsen nog een stuk van het land en duiden zij op een wezenlijk gevaar voor de bewoners van bvb. Vlissingen, Breskens en Hansweert.

Gezamenlijk nemen we maatregelen om de risicocontouren zo veel mogelijk te beperken naar het water toe, b.v. door het beter begeleiden en loodsen van schepen met inzet van de modernste technieken, door de loodswissel te Vlissingen gespreid te laten gebeuren, enz... zodat aanvaringen vermeden worden.

Vlaanderen daarentegen concentreerde zich voorheen eerder op de vlotheid van de scheepvaart en zocht naar oplossingen om met zo groot mogelijke vaartuigen op de Schelde te kunnen varen.

Het project "Westpit" poogt om zowel de vlotheid als de veiligheid gezamenlijk te verbeteren en tegemoet te komen aan toekomstige uitdagingen zoals de realisatie van de Westerschelde Containerterminal te Vlissingen, het stimuleren van de Short Sea Shipping, het aanbieden van navigatieondersteunende dienstverlening, de schaalvergroting van de containervaart, ecologische aspecten, de kustverdediging van het eiland Walcheren

Om aan deze uitdagingen te voldoen is gezocht naar alternatieve aanlooproutes. In de voorbije jaren stelden we vast dat er een natuurlijke verdieping van een nevenvaarwater optrad, met name de geul van de Walvischstaart.



Het is dan ook meer dan de moeite waard om te onderzoeken of deze vaargeul de bestaande vaargeul kan vervangen.

Wat houdt het project in?

Beide huidige loodsstations worden gecombineerd tot één station nabij de boei "Westpit" waar een rotonde wordt gecreëerd.

Verkeersscheidingsstelsels worden tot dit punt ingesteld. De vaargeul Deurloo-Walvischstaart wordt uitgediept en vervangt de huidige aanlopen.

Wat zijn de voordelen van het project?

Deze zijn legio, op gebied van efficiëntie

wordt op middelen en mensen gespaard. In de praktijk komt het loodsstation een stuk dichterbij alle Scheldehavens te liggen.

De scheepvaartroute komt verder uit de kust te liggen daar de vaargeulen Oostgat en Wielingen niet langer bevaaren worden. Dit brengt meer veiligheid met zich mee. De rede van Vlissingen is niet langer een knooppunt van verschillende vaarwaters....

Is het al voor morgen?

Dit ingrijpend project moet nu op haalbaarheid worden onderzocht. Indien studies uitwijzen dat de uitvoering van het project



wenselijk is, dan wordt de realisatie ervan op 5 à 10 jaar geschat. De haalbaarheidsstudie is momenteel in uitvoering.

Welke zijn de gevolgen?

Indien het project uitgevoerd wordt, zal het verstrekkende gevolgen hebben op de organisatie van het scheepvaartverkeer.

Ook de VTS-operatoren staan voor nieuwe uitdagingen: het verkeersscheidingsstelsel wordt in noordoostelijke richting verlengd en er wordt een rotonde gecreëerd, het scheepvaartverkeer zal intenser aangestuurd moeten worden.

Stuk voor stuk structurele wijzigingen met als doel een hogere veiligheid en efficiëntie.

SCHEEPVAART

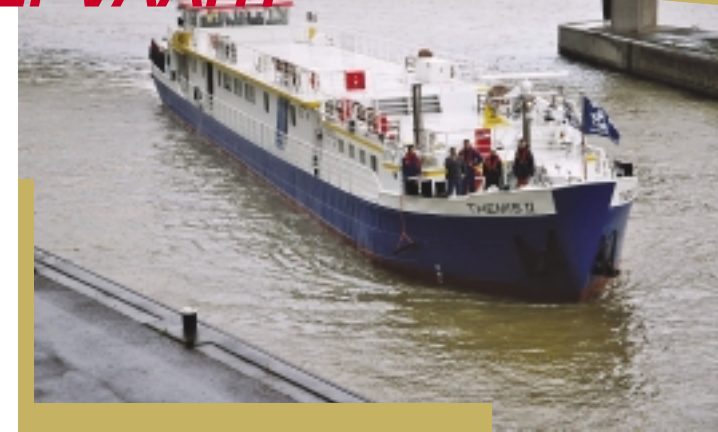
Maritieme Opleidingen op het schip "Themis II"

Op donderdag 10 oktober werd het opleidingschip "Themis II" plechtig in gebruik genomen in de aanwezigheid van Vlaams minister Stevaert.

De minister gaf in 2001 zijn akkoord om te investeren in de bouw van het nieuw opleidingschip en aarzelde niet het belangrijkste deel van de kosten op zijn begroting te nemen.

Bij dit project waren 3 uitgangspunten heel belangrijk :

1 Het Gemeenschapsonderwijs had een dringende behoefte aan een nieuw opleidingsvaartuig dat geschikt is voor de vaart in de havens, op alle Europese vaarwegen en op de Rijn. Cenflumarin van het Gemeenschapsonderwijs is expert in de nautische opleidingen.



2 Minister Stevaert wenst, als minister van mobiliteit, het marktaandeel van de binnenscheepvaart en van de short sea shipping te verhogen. Steun aan het scheepvaartonderwijs is één van de hefboomen die hij daartoe hanteert.

3 AWZ heeft een dringende behoefte aan nautisch geschoolden in alle niveaus zowel tbv haar schepen die varen op zee als deze die op de binnenvaartwegen varen. De afdeling Vloot van AWZ is gespecialiseerd in het bouwen en exploiteren van schepen.

Deze 3 uitgangspunten ombuigen in een win-win situatie voor beide partijen was dan ook de belangrijkste betrachting. De afdeling Vloot nam deze uitdaging graag op zich.

Er werd een consensus bereikt waarbij afgesproken werd dat als tegemoetkoming voor de diensten en middelen die de afdeling Vloot ter beschikking stelt, de Scholengroep tegen kostprijs, nautische opleidingen zal verzorgen voor het personeel van AWZ overeenkomstig de opleidingen die verstrekt worden in het KTA Zwijndrecht (Kallo).

De Scholengroep 1 Antwerpen verbindt er zich bovendien toe om al deze mogelijkheden maximaal uit te bouwen vb. in het kader van het volwassenenonderwijs.

Bijkomend voordeel is dat het Vlaams Gewest gebruik kan maken van dit opleidingschip in de periodes dat het niet ingezet wordt voor de opleidingsopdracht binnen de Scholengroep.



Enkele wetenswaardigheden over Themis II

Bouwer: S.K.B. Antwerpen
 In dienst sedert: 10 oktober 2002
 Totale kostprijs: 3.408.930 euro

Afmetingen:

- lengte over alles: 55m
- breedte over alles: 7,2m
- diepgang: 1,4m
- snelheid: 18 km/h

Accommodatie:

- 3 kajuiten voor de bemanningsleden
- kajuiten voor 30 leerlingen en leerkrachten



ECONOMIE

Groeningebrug in Kortrijk

De moderniseringswerken van de Leie in de doortocht Kortrijk vormen het sluitstuk van het in de jaren '70 opgestarte 1350 ton programma, dat deze rivier moet uitbouwen tot een volwaardige Europese hoofdvaaras van de klasse IV. De secties op- en afwaarts Kortrijk werden, op een enkele uitzondering na, reeds aangepast voor de 1350 ton-vaart, zodat begin de jaren negentig enkel de doortocht van Kortrijk als bottle-neck overbleef. In 1995 zette de Vlaamse regering definitief het licht op groen voor het wegwerken van dit knelpunt. Op 26 september 1997 werd het officiële startschot gegeven voor de uitvoering van deze belangrijke infrastructuurwerken.

De Groeningebrug maakt deel uit van de eerste fase van de globale moderniseringswerken van de Leie in de doortocht van Kortrijk. Hierbij moet de Groeningebrug ook samen gezien worden met de nieuwe, veel kleinere Dambrug over de oude Leiearm (reeds in gebruik genomen medio '99). Door het verdwijnen van de twee vroegere bruggen, met slechts een vrije hoogte van 4,20m, wordt immers een eerste belangrijke stap gezet in het wegwerken van de obstakels, die tot op heden de doorvaart door de stad voor 1350 ton schepen verhinderde.

De nieuwe Groeningebrug heeft een vrije hoogte 7,00m en zal daarmee in de toe-



komst zelfs 3-lagen containervaart toelaten.

De Groeningebrug is bouwkundig gezien één van de grootste bruggen over de Leie in Vlaanderen. De brug verbindt over een afstand van 285m twee ronde punten en heeft een eigen overspanning van 126m. De staalconstructie voor de bovenbouw weegt in totaal ongeveer 713 ton. Voor de landhoofden, de pijlers en de keermuren werd een kleine 1.500m³ beton verbruikt. De brug is in totaal gefundeerd op ongeveer 7.500 strekkende meter schroefpalen. Onder andere het feit dat de brug gebouwd werd op precies dezelfde plaats als haar voorganger zorgde hierbij voor de nodige uitdagingen op ingenieursvlak.



Bij het ontwerp van de brug is niet alleen functioneel gedacht, maar ging ook veel aandacht naar de architecturale en esthetische kwaliteit van de constructie en de integratie ervan in haar omgeving. De brug bevindt zich immers in een bestaande parkzone, ingebed in het stedelijk weefsel. Dit park, dat na de werken in omvang zal zijn toegenomen, zal trouwens volledig heringericht worden.

De vormgeving en de materiaalkeuzes voor de brug werden uitgewerkt door de Groep Planning uit Brugge, meer bepaald door architect Salvatore Bono. Opmerkelijk hierbij zijn onder andere de speciale diamantvormige pijlers, de verlichting van de brug (deels ingewerkt in de leuningelementen) en het houten voet- en fietspad waarvoor een bijzondere uitvoeringstechniek werd ontwikkeld.

De Groeningebrug speelt, als deel van de stadsring rond het centrum van Kortrijk, ook een belangrijke rol in de globale mobiliteitsproblematiek van deze stad. De indienstname van dit vernieuwde stuk gewestweg (N8) en de beide rotondes zal automatisch tot een vlottere verkeersafwikkeling leiden in dit stadsdeel.

Deze laatste beschouwing laat meteen toe te stellen dat de Groeningebrug niet

“Met de bouw van de Groeningebrug verdwijnt een belangrijk knelpunt in de doortocht van Kortrijk.”

alleen van belang is voor de stedelijke context waarin ze is geïntegreerd, maar ook een regionale betekenis heeft als onderdeel van de Leiewerken.

Na uitvoering van het gehele project zal de doortocht van Kortrijk niet alleen klaar zijn voor de 1350 ton-vaart, maar meteen ook geschikt zijn voor 3-lagen containervaart en zelfs voor éénrichtingsverkeer tot 4.400 ton. Dit moderniseringsproject werkt dus niet enkel een knelpunt weg, maar opent tevens perspectieven voor de verdere ontwikkeling van de Leie als Europese binnenvaart.

Andere projecten op de Leie, hetzij in uitvoering (containerterminal te Wielsbeke), hetzij in voorbereiding (verhoging van diverse bruggen, doortocht Wervik, het Seine-Scheldeproject, enz...), kaderen binnen dezelfde globale visie voor deze rivier.

Op hun beurt maken al deze plannen en projecten deel uit van de algemene beleidsoplossing om de binnenvaart maximaal te stimuleren en van de nodige faciliteiten te voorzien. Dit is zonder twijfel een belangrijke stap voor de aanpak van het globale mobiliteitsprobleem in Vlaanderen. Ook zal dit een gunstig effect hebben op de kwaliteit van het leefmilieu.

De kostprijs van de Groeningebrug bedraagt 4.134.996 euro.



Tweede sluis in Evergem

Op 6 juni gaf Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, het startsein voor de bouw van de tweede sluis op het Noordervak om Gent.

Het nieuwe complex wordt ingeplant naast de bestaande sluis. De nieuwe sluis wordt 230 meter lang en 25 meter breed en zal geschikt zijn voor het schutten van twee grote duwkonvooien tegelijk. De sluis en de kaaimuren zullen uitgerust worden met het klassieke meubilair zoals ladders, bolders en haalpenen.

De huidige sluis te Evergem, de drukste sluis van alle Vlaamse waterwegen, is voor de binnenvaart een belangrijke passage op de verbinding tussen de haven

van Gent, het noorden van Frankrijk, het Seinebekken en de Westerschelde. Ze verwerkt op jaarbasis meer dan 13 miljoen ton, wat gelijk gesteld mag worden met 32.000 scheepsbewegingen.

Verwacht wordt dat de trend rond trafiekgroei en vergroting van scheepsafmetingen zal stijgen. De trafiek is na jaren van stagnatie op 10 jaar tijd met 50 % gestegen.

Een kunstopdracht zal aan dit infrastructurele en getransformeerde landschap een bijkomende dimensie en betekenis verlenen. Daarvoor wordt een artistiek deskundige of kunstcurator aangeduid.

De inplanting van de nieuwe sluis in het landschap werd door de ontwerpers goed



bestudeerd. Een landschapsstudie werd uitgevoerd voor de gehele site.

De bouw van dit nieuwe complex, dat binnen vijf jaar moet klaar zijn, kost 34 miljoen euro.



Kaaimurenproject

Sinds 1998 bevordert het Vlaams gewest de bouw van kaaimuren langs de Vlaamse bevaarbare waterwegen door een belangrijk deel van de kostprijs van een kaaimuur via een PPS-overeenkomst (Publiek Private Samenwerking) op zich te nemen.

Deze vorm van samenwerking kent veel belangstelling vanuit de private sector.

Het project kreeg in 2000 de goedkeuring van de Europese Commissie voor een periode van vijf jaar.

Sinds 1998 zijn er al 28 kaaimuren in bedrijf, 16 andere zijn in uitvoering en nog 36 projecten zijn in een voorbereidende fase.

Al deze kaaimuren samen vertegenwoordigen een tienjaarlijkse overslagwaarde van 233 miljoen ton.

Wanneer ze allen in bedrijf zullen zijn, kan aangenomen worden dat de overslag aan de Vlaamse kaaimuren met 50% zal gestegen zijn.



Ter ondersteuning van de PPS-regeling werd in 2002 de brochure 'Publiek-Private Samenwerking voor het bouwen van laad- en losinstallaties' uitgegeven.

Deze brochure stelt duidelijk onder welke voorwaarden kandidaat-bouwers van een kaaimuur in een samenwerking met het Vlaams gewest kunnen stappen om tot 80% van de infrastructuurkosten te kunnen uitsparen.



ECOLOGIE

De waterweg en de natuur

Tegenwoordig kan men vaststellen dat de waterwegen aan steeds meer behoeften moeten voldoen en hierdoor een multifunctioneel karakter krijgen. Het belang van die verschillende behoeften varieert met de evolutie van onze maatschappij. Omdat niet alles tegelijk kan gebeuren, moeten we keuzes maken en prioriteiten stellen, maar het einddoel is en blijft een harmonieuze ontwikkeling van de verschillende functies van de waterweg.

Eén van die functies is de ecologische functie. Onze waterwegen, hun oevers en omgeving zijn vaak waardevolle natuurgebieden met een grote rijkdom aan planten en dieren. Het is niet voor niets dat heel wat valleigebieden worden voorgesteld om opgenomen te worden in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN).

Omdat waterwegen als groene lijnen door het landschap lopen, spelen ze ook een kostbare rol als migratieroute voor fauna en flora.

Hun ecologische waarde vergroot nog door de aanwezigheid van restgronden en baggergronden, die zich spontaan of dankzij een aangepast beheer tot natuurgebieden ontwikkelen.

De waterwegen hebben ook een groot aantal andere functies, zoals recreatie, waterafvoer en scheepvaart. Om de natuur alle kansen te geven een aangenaam landschap te scheppen voor de burger, voert de Administratie Waterwegen en Zeewezen infrastructuurwerken zo milieuvriendelijk mogelijk uit.

Natuurtechnische milieubouw, kortweg NTMB, betekent dat men een omgeving schept die dieren en planten zoveel mogelijk kansen biedt zich te ontwikkelen.

Omdat AWZ zich bewust is van de grote natuurwaarde van de waterwegen, kiest ze voor deze nieuwe aanpak bij inrichting en onderhoud van onze waterwegen.



de rivier als waardevol natuurgebied >>>



Bij de realisatie van diverse projecten wordt intens samengewerkt tussen ingenieurs en ecologen. De projecten omvatten het natuurvriendelijk aanleggen en beheren van oevers en dijken, de bevordering van vrije vismigratie, scheppen van bijkomende leefruimte voor dieren en planten langs en in de waterweg, en nog veel meer.

In de voorbije jaren heeft AWZ al een groot aantal NTMB-projecten gerealiseerd, niet alleen op de waterwegen, maar ook in de omringende valleigebieden en duinengordel.

Om onze inspanningen en resultaten aan het grote publiek kenbaar te maken is onlangs de publicatie "De waterweg en de natuur – natuurtechnische milieubouw bij AWZ" verschenen. Naast algemene uitleg over het concept "natuurtechnische milieubouw" worden in de brochure een aantal concrete projecten aan de hand van fiches voorgesteld.

Exemplaren van deze brochure kunnen bekomen worden bij:

mevrouw Baertsoen
tel: 02-553 82 01
claudia.baertsoen@lin.vlaanderen.be

Plasberm

Bij natuurvriendelijke oeververdediging wordt een constructie (de vooroever) aangebracht op het onderwatertalud. De vooroever verdedigt de achterliggende oever tegen het water. De oever zelf wordt niet vastgelegd, zodat de natuur zich er vrij kan ontwikkelen.

Een vooroever schept een meer geleidelijke overgangszone tussen water en land, met meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van diverse leefgemeenschappen. Dit soort van oeververdediging geeft de dieren de mogelijkheid in en uit het water te komen.

Achter een oeververdediging met vooroever ontstaat een ondiepe, natte strook, de plasberm.

Het verlanden van dergelijke plasberm is een natuurlijk verschijnsel. Wanneer hij te sterk verlandt, moet men hem echter opnieuw uitdiepen, want het behoud van een ondiepe, natte strook is belangrijk

voor de fauna en flora van de oever. De oevervegetatie draagt trouwens bij tot de bescherming van de achterliggende oever tegen de erosie door het water. Tenslotte gebruiken vissen een plasberm met voldoende diep water als paaiplaats.

Steile oevers en oeverwaluven

Op een aantal plaatsen langs onze waterwegen komen steile oevers voor. Soms zijn ze natuurlijk ontstaan, soms zijn ze het gevolg van afkalvende oeverbeschermingen.

Steile oevers zijn onder meer interessant als nestplaats voor oevervogels zoals de oeverwaluw en de ijsvogel. Men kan ze verdedigen door een vooroever te bouwen, zodat de steile oever niet verder afkalft. Op die manier beschermt men de nestmogelijkheden van de ernstig bedreigde oeverwaluw.



Interne milieuzorg

Op 8 mei 2002 heeft de Vlaamse regering het voorstel "Milieuzorg in de diensten van de Vlaamse regering en de Vlaamse openbare instellingen" goedgekeurd.

Een gangbare definitie van een milieuzorgsysteem is "het samenhangend geheel van beleidsmatige, organisatorische en administratieve maatregelen, gericht op het inzicht krijgen in, het beheersen van en waar mogelijk het verminderen van de effecten van de bedrijfsvoering op het milieu."

Dit milieuzorgsysteem bevat vier verschillende niveaus. Dit heeft als voordeel dat de mate van milieuzorg kan aangepast worden aan de aard van de entiteit. Ook is er ruimte voor een decentrale invulling binnen een uniforme werkwijze. Uiteindelijk is het invoeren van milieuzorg een evolutie en zorgen de verschillende niveaus voor een stimulans om het steeds beter te doen.

Voor de invoering van dit milieuzorgsysteem werd er een vooronderzoek verricht om het te behalen niveau en een daaraan aangepaste timing vast te stellen. Uit dit onderzoek is gebleken dat AWZ tegen 2008 naar een milieuzorgniveau drie of vier moet streven. Tot 2004 zullen we werken binnen de bepalingen van niveau twee. Dit houdt in dat naast conformiteit

met de wetgeving ook zal gewerkt worden rond de belangrijke milieuaspecten.

Voor de praktische uitvoering is er bij AWZ een centraal aanspreekpunt bij de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen. Per afdeling is er een lokaal aanspreekpunt. Samen zullen zij werken aan het opstellen, uitvoeren en opvolgen van een actieplan voor AWZ.

Baggercel

Hoewel de waterbodem zelf geen maatschappelijke functie vertegenwoordigt, kan hij wel een belemmering vormen voor andere maatschappelijke functies zoals scheepvaart, landbouw, natuur en cultuur.

Het op regelmatige tijdstippen baggeren en ruimen van de waterlopen is van belang om deze functies te vrijwaren. Halverwege de jaren tachtig werd duidelijk dat een groot deel van de bodems in de Vlaamse waterlopen verontreinigd was. Door problemen op het vlak van storten van deze specie is er sedertdien een achterstand ontstaan in het baggeren en ruimen van de Vlaamse waterlopen.

De huidige wijze van land bewerken, de toenemende verstedelijking en de talloze ingrepen aan waterlopen uit het verleden maken bovendien dat het volume sedimenttransport nog steeds toeneemt. De bronnen die aanleiding geven tot verontreiniging van de waterbodem zijn nog onvoldoende gesaneerd.

een baggerschip aan het werk >>>



Deze situatie leidt tot nijpende problemen en het in gevaar brengen van de maatschappelijke functies van het water. Een integrale aanpak, over de verschillende beleidsdomeinen heen, is nodig om op middellange termijn een verlichting van de problematiek te bieden.

Het ontwerp Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingsspecie wil tegemoet komen aan de dringende behoefte aan een duurzame aanpak voor het specieprobleem. Deze aanpak is gestoeld op twee pijlers. In eerste instantie staan we voor de uitdaging een trendbreuk te realiseren op het vlak van preventie. Maatregelen en acties op dit vlak moeten voor een blijvende oplossing zorgen voor het dichtsliben van de waterlopen. Daarnaast zal het

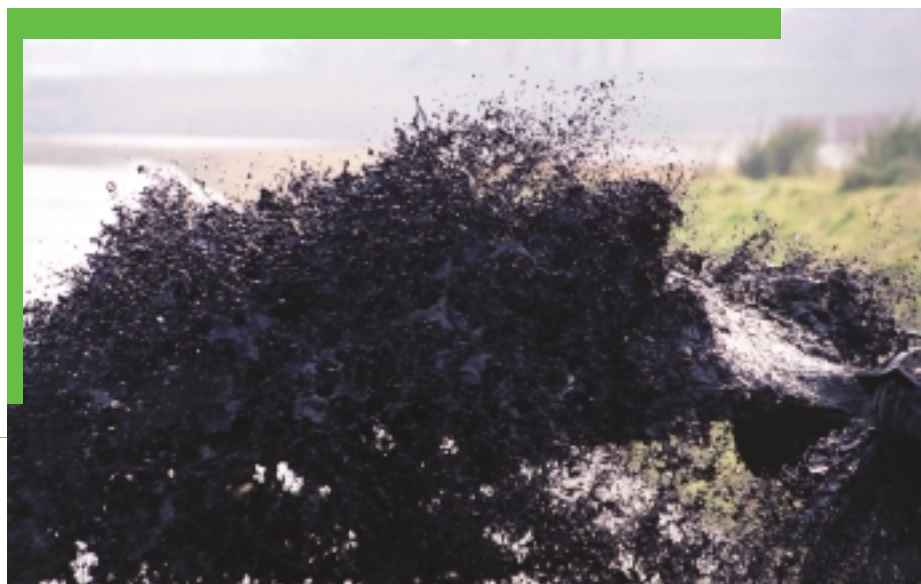
noodzakelijk zijn de capaciteit voor verwerking en storten van specie in Vlaanderen op te drijven en een verantwoorde bestemming te geven aan de vrijgekomen specie.

Het ontwerp Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingsspecie is erop gericht de hoeveelheid te storten specie te verminderen door preventie en verwerking van specie te stimuleren en te bevorderen. Voor de specie die niet kan vermeden worden en die geen afzet kent via verwerking, plant het ontwerp Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingsspecie voorzieningen voor eindverwerking. Hierbij wordt gezocht naar structurele gefaseerde oplossingen waarbij preventieve maatregelen en de opbouw van de eindverwerkingscapaciteit hand in hand gaan.



Om aan deze problemen het hoofd te kunnen bieden, is sinds december 2002 de baggercel opnieuw actief bij de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zee- wezen. Door deze cel wordt regelmatig overleg gepleegd met de overige afdelingen van AWZ en de andere beheerders van de bevaarbare waterwegen.

Naast het Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingsspecie buigt deze cel zich onder meer ook over de actualisatie van de Vlara en de inventarisatie van data met betrekking tot baggerspecie.





RECREATIE

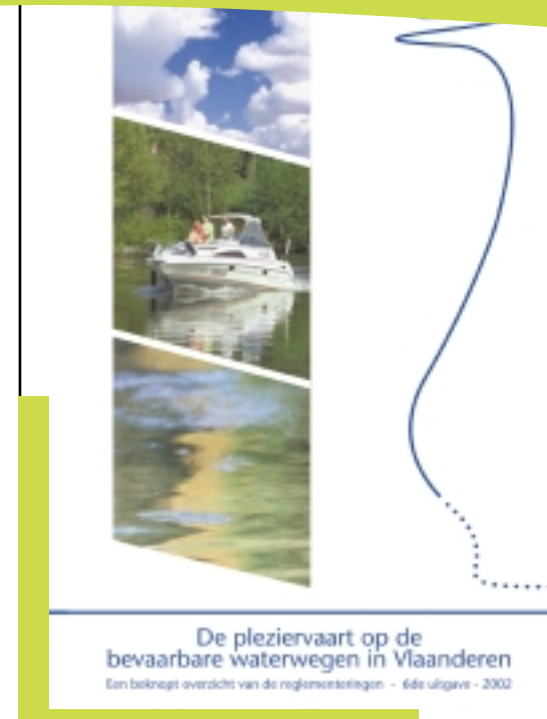
Brochure pleziervaart

In 2002 is er een nieuwe uitgave van de brochure 'De pleziervaart op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen' verschenen.

De brochure biedt de waterweggebruiker een overzicht van de belangrijkste bepalingen en verplichtingen die van toepassing zijn op de pleziervaart in Vlaanderen.

Deze 6de uitgave vermeldt alle tarieven in euro.

Verder staan in deze publicatie o.a. de verkooppunten van het waterwegenvignet, de scheepvaarturen, de toegelaten snelheden per vaarweg en een lijst met telefoonnummers van de sluisen en bruggen.



Tijdens de zomerperiode (van 1 mei tot de laatste zondag van september) worden op zondag, speciaal voor de pleziervaart, de sluisen en bruggen op een aantal toeristisch attractieve waterwegen bediend.

Deze waterwegen worden weergegeven op een kaartje dat de waterweggebruikers in elk ontvangstkantoor gratis kunnen afhalen.

RECREATIE

Vernieuwd jaagpad Dender

Op 5 juli werd het nieuwe jaagpad door de heer Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de heer Norbert De Batselier, burgemeester van Dendermonde, ingefietst.

Het voltooide jaagpad, over een lengte van 2.900 meter tussen de sluis in Denderbelle en de Nieuwe Dender in Dendermonde, vormt het sluitstuk van de jaagpadverbinding langsheen de Dender vanaf de grens met het Waalse Gewest in Overboelare tot de samenloop met de Schelde in Dendermonde.

“Het is niet onbelangrijk te vermelden dat de fietsverbindingen langsheen de waterwegen veilig zijn.”

Het jaagpad, uitgevoerd in asfalt, heeft een breedte van 3 meter. Tegelijkertijd werden er oeververdedigingswerken uitgevoerd, waarbij de dijken verstevigd en verhoogd werden tot het peil + 6,50 TAW (een verhoging van de dijk met 50 cm). De kostprijs van de werken bedroeg 650.000 euro.

De werken voor de verharding van het jaagpad langsheen de Dender, met een totale lengte van ongeveer 48 km, start-

ten begin de jaren '80. Twintig jaar nadat de eerste jaagpadverharding werd aangelegd, werd eindelijk de missing link tussen Denderbelle en Dendermonde gereali-seerd.

Door de aanleg van dit 3 kilometer lange verharde jaagpad is een vlottere en veilige verbinding gelegd voor de zachte weggebruikers tussen de steden Geraardsbergen, Ninove, Aalst en Dendermonde. Het fiets- en wandeltoerisme langs de Dender zal hierdoor ongetwijfeld nog meer opbloeien.

Het is niet onbelangrijk te vermelden dat de fietsverbindingen langsheen de waterwegen veilig zijn. De gebruikers ervan zijn volkomen afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Deze fiets- en wandelpaden geven de zwakke weggebruiker een maximale bescherming bij hun verplaatsing naar school of naar het werk of gewoon als ontspanning.

In nauwe samenwerking met de stadsbesturen wordt nog gezorgd voor een afgebakende en veilige doortocht door de steden.

[infietsen van het nieuwe jaagpad op 5 juli >>>](#)



Conzett-brug in Brugge

Wandelen op de Veste

Het graven van de Coupure omstreeks 1753 heeft een bres geslagen in de eeuwenoude vestingwal van de stad Brugge. Allicht zette deze verwonding destijds minder kwaad bloed dan het verlies aan broodwinning voor de Brugse schippers. Door het graven van de Coupure verloren zij immers het lucratieve vervoer van de vracht van zeeschepen die aan de Damme-poort bleven steken.

Tweënhalf eeuw later nam de beleving van de vestingen voor zowel de Brugge-ling als de toerist een andere wending. Voor allen is de Veste een geliefkoosde plek om te kuieren en te fietsen. Het IJzeren Hekken, de brug die tijdens de Eerste Wereldoorlog door de bezetter werd afgebroken, behoort tot de historie. Deze verbinding met de overkant, de zoveelste brug om zich buiten de stadskern te begeven, was verdwenen.



Evenwel werd de onderbreking van een groene tocht langs het water als minder aangenaam ervaren. Plaatselijke bewoners, en dan vooral diegenen die tot de Vriendenkring van de Coupure behoren, toonden aan dat men in Brugge al een tijdje zat te wachten op een oeververbinding over de Coupure, die het gat in de route op de Veste zou dichten. Die verzuchting kreeg extra bijval toen de Stad de wandelweg langs de Boninvest realiseerde, en toen Brugge 2002 naderbij kwam.

Omdat niet alleen recreatie op en in het water, maar ook ongestoorde ontspanning langsheen de waterweg tot de bekommernis behoort van de administratie Waterwegen en Zeewezen, is aan de Zwitserse ingenieur Jürg Conzett de opdracht gegeven om hier een nieuwe brug te bouwen. Daarbij moest hij wel rekening houden met de toegankelijkheid voor pleziervaartuigen tot de Coupure.



AWZ mee in Brugge 2002

Op de vraag van het toenmalige stadsbestuur, om de Coupure zelf te dempen en ter plaatse een invalsweg naar de stadskern te realiseren, ging de verantwoordelijke overheid in de jaren '70 niet in. Evenmin werd de Oude Dammepoortsluis afgebroken, noch wilde men de Langerei afdammen, voorstellen die toen eveneens naar voor geschoven zijn.

In de laatste decennia van de 20ste eeuw herwon de Coupure aan belangstelling, vooral als aanlegplaats voor jachten door de toename van de pleziervaart. Ook in



RECREATIE

de Langerei trof men steeds vaker pleziervaartuigen aan. De afdeling Waterwegen Kust ging met het stadsbestuur rond de tafel zitten en blies de oude Coupure nieuw leven in. De inspanningen kregen een extra dimensie naar aanleiding van Brugge 2002 – Culturele hoofdstad van Europa.

De afdeling Waterwegen Kust liet ook de verouderde Coupurebrug –of Scharebrug- door een nieuw, gelijkaardig exemplaar vervangen. De Coupuresluis werd van nieuwe, bruikbare deuren voorzien en in eer hersteld. De kaaimuren van de

beeld van techniek, maar evenzeer een pareltje van architectuur en vindingrijkheid. De Conzett-brug is 42,50 meter lang en bestaat uit een eiken brugdek, dat 2,50 meter breed is. Het hangt met fijne kabels aan twee horizontale stalen buizen, die rusten op vier massieve, met natuursteen bezette pijlers. De buizen kunnen rond hun as draaien, zodat men het brugdek kan ophalen om vaartuigen er onderdoor te laten.

Ontwerper Jürg Conzett werd naar eigen zeggen bij de eerste aanblik door de site van de Coupure gecharmeerd en wilde

wandeling en draagt ze bij tot de feeëriekke en alsnog poëtische sfeer, eigen aan de eeuwenoude volkse omgeving van de verstilde Coupure. De nieuwe brug voor de nieuwe eeuw is reeds van een nostalgisch sausje overgoten.

Omwonenden en amateur-heemkundigen doopten het bouwwerk na de eerste oogopslag met een toepasselijk toponiem: Het IJzeren Hekken. Terug van weggeweest.

“De Conzett-brug is niet alleen een toonbeeld van techniek, maar ook een pareltje van architectuur en vindingrijkheid”

Coupure, de Predikherenrei, de Sint Anna-rei en de Langerei werden gerestaureerd en men maakte plannen voor nieuwe aanlegsteigers.

Ongetwijfeld kunnen straks riante pleziervaartuigen opnieuw in de binnenstad varen, op de voormalige doorvaart van de schepen uit de 18de eeuw.

Nieuw IJzeren Hekken

Jürg Conzett ontwierp een brug als een Zwitsers uurwerk, niet alleen een toon-

dan ook met absoluut respect de eigenheid ervan bewaard zien. Door de nadruk te leggen op de horizontale lijnen, door de natuurlijke materiaalkeuze en de schuine inplanting van hele constructie, past zijn brug visueel wonderwel in de omgeving en lijkt er zelfs mee verbonden.

De brug wordt 's avonds verlicht door middel van glasvezelkabels, die in de borstwering zijn ingewerkt. Aldus nodigt de Conzett-brug, als nieuwe brug voor Brugge, des te meer uit tot een avond-



IJspuibrug in Brugge

In het verleden bouwde men steden rond kruispunten van waterwegen. Via het water stroomde de welvaart naar de bevolking toe. Verkeerd gebruik van de waterlopen toverde hen om tot vervuilde sloten, die ziekten verspreidden onder de inwoners. De rivieren en kanalen werden ingekokerd.

De laatste decennia groeide het besef dat dit niet langer kon. Men gaf het water de natuurlijke waarde terug, saneerde het zodat het nu weer de bron van leven en welvaart symboliseert. Het water toont ongegeneerd haar schoonheid. Men laat er zich graag door verleiden en vergroot de charme nog, door haar te tooien met de mooiste kunstwerken.

De IJspuibrug, die is ingehuldigd op de 700ste verjaardag van de Slag der Gulden Sporen in Brugge, is zo'n uitzonderlijk kunstwerk. Het maakt de getuigenis uit van een unieke symbiose van verleden en toekomst.



Aankomst in Brugge

In de tweede helft van de 20ste eeuw realiseerde men de Ring rond Brugge voor het steeds toenemende wegverkeer. Ten behoeve van de binnenscheepvaart werd ook het kanaal tussen Brugge en Gent aangepakt. Het traject van de ringvaart ten noordoosten van Brugge bleef ongemoeid tot aan de Kathelijnepoort.

Om een bredere en meer soepele bocht in het kanaal te realiseren, werd vanaf hier in de richting naar Gent een nieuwe kanaalarm gegraven, die aan de wijk Lappersfort in Assebroek op het bestaande kanaal aansloot. De oude kanaalarm tussen de Kathelijnepoort en het Minnewater tot aan Lappersfort werd verlaten. Tussen de nieuwe en de verlaten kanaalarm vormden de terreinen van Flاندria - ooit Brugges grootste laurierenkwekerij - een eiland.

Een belangrijk sluitstuk in de Ring rond Brugge vormde de brug, die het wegver-



keer boven de beide waterwegen en het eiland leidt. Vanaf deze brug werden afritten naar het eiland voorzien, terwijl men de meeste terreinen als parkeerhavens aanlegde.

In weerwil van plannen om de oude kanaalarm tussen het parkeerterrein en de vestingen te dempen, of daartussen eventueel een dam met een vaste verbinding aan te leggen, onderschreef de afdeling Waterwegen Kust de visie van het stadsbestuur en bouwde in 1986 een houten voetgangersbrug met trappen naar de vestingwallen. Op die manier bleef de verstilte waterweg en de hele site gewaardeerd.

Ter plaatse van de toegang tot de wandelweg op de Veste bevond zich een oude ijskelder, bewaard uit vervlogen tijden, toen daar de tweede Poertoren stond. Door dit gegeven kreeg de houten constructie de naam IJspuibrug mee.



RECREATIE

Het kanaaleiland en deze brug maakten jarenlang zowat de jongste toegang tot de Brugse binnenstad uit voor de talloze bezoekers, die met de auto of de bus daarheen kwamen.

Plaatsen waar men binnentreedt in een stad werden altijd al met de nodige zorg behandeld. Brugge is een Middeleeuwse stad, voorzien van een vesting en daarbij horende vestinggrachten, die garant stonden voor de veiligheid van de bewoners.

De toegangen – de poorten – zijn monumentaal en duidelijk aanwezig, zij lieten de bewoners van weleer door de stadswallen binnen in een beschermd Brugge.

Door de vaak onoverzichtelijke stedelijke uitbreiding buiten de vestingen zijn de historische toegangen vervaagd. Ze liggen versnipperd in het landschap, dat is ontstaan door de groei van invalswegen vanaf de Ring. Die invalswegen, die vaak de historische poorten omzeilen, worden niet meer echt als stadstoegangen ervaren.

Want ook in de 21ste eeuw staat het gevoel van binnenkomen in Brugge gelijk met het doorbreken van de eeuwenoude Middeleeuwse gordel. Het kanaaleiland, met brug, moest dus, om dat gevoel bij de binnenkomende bezoeker op te roepen,

een eigenheid krijgen. Zoals in het verleden moest hier een eigentijdse plaats ontstaan, waar binnenkomen in Brugge als van oudsher te volle wordt beleefd.

In het kader van Brugge 2002 ontsproten de plannen om belangrijke publieke plaatsen te renoveren tot verblijfsplekken die aanspreken, door een gelijktijdige aanpak en een totaal op elkaar afstemmen van

landschap, omgeving en architectuur. Kaderend in deze filosofie bouwt men het kanaaleiland om tot een aantrekkelijke onthaalsite.

Het Vestibule-plein

Het noordelijk deel van het kanaaleiland is ingericht als zogenaamd Vestibuleplein, een trefpunt voor bustoeristen, vanaf waar men onmiddellijk en recht-



streeks de binnenstad in kan lopen. Het plein is ontworpen als verhard vlak in het groen, waarop en waaraan de brug naar de stadsomwalling, een luifel ter beschutting en een toiletgebouw als opmerkelijke objecten zijn uitgewerkt.

De drie onderdelen zijn ontworpen met een uitzonderlijke onderlinge samenhang. De voetgangersbrug – de IJspuutbrug – en de luifel zijn opgebouwd uit in het rood geschilderde staalprofielen met gekozen vormen volgens de constructieve krachtlijnen. Het sanitair gebouw is een fijn gedetailleerd doosje, dat gedeeltelijk door de luifel wordt omhelsd.

Het brugontwerp anticipeert op de asymmetrie van het water en de hoogteverschillen van de oevers, maar houdt de waardigheid van de historische stadswal in stand.

De herinrichting van het eiland tussen de twee kanaalarmen van het kanaal Brugge-Gent was een totaalproject. Het kanaaleiland werd opgedeeld in twee zones.

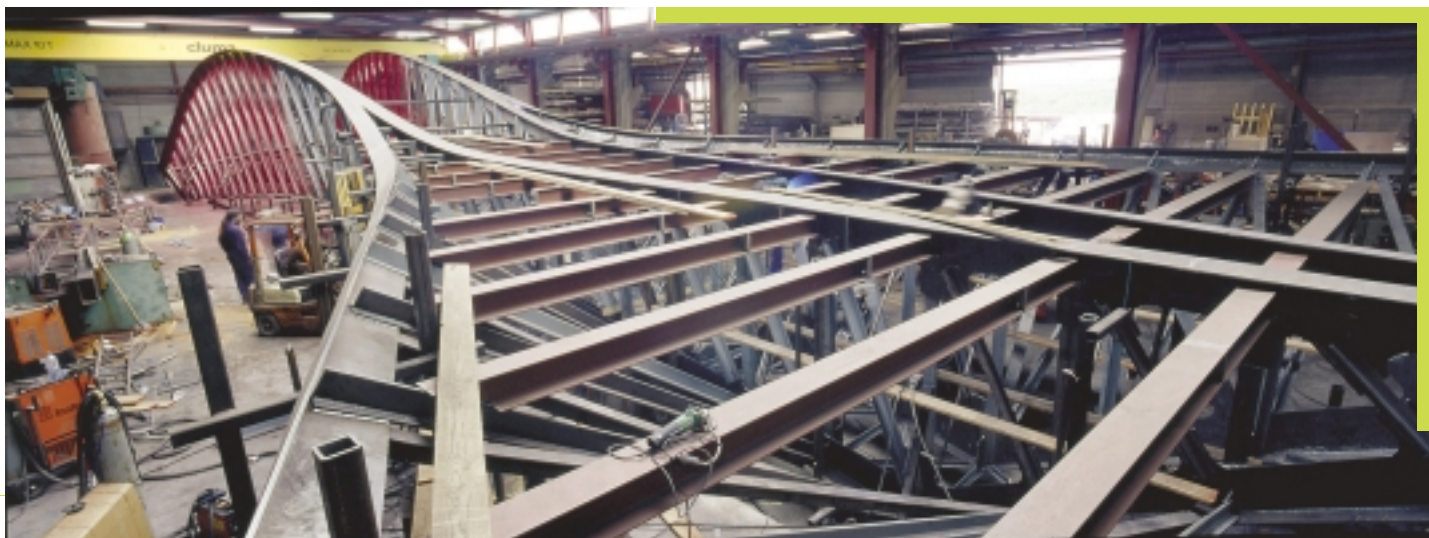
Aan de zuidelijke kant is een parkeer- en evenemententerrein uitgewerkt. Het noordelijk deel is ontwikkeld als onthaalen vertrekzone, een vestibule, volledig gericht op de Brugse binnenstad. Hier bevinden zich niets dan wachtende mensen. Vanaf het Vestibule-plein stapt men de Stad binnen via de nieuwe IJspuut-brug, die de houten voetgangersbrug van weleer vervangt.

Alvorens op de stadswal aan te komen, splitst deze zeer eigenzinnige brug zich in twee armen, een voor voetgangers en een voor fietsers en bezoekers voor wie een trap problemen met zich meebrengt.



Eenmaal op de Veste wordt de eerste arm even onderbroken om dan via een verlengstuk rechtstreekse toegang te verschaffen tot het Minnewaterpark. De afdeling Waterwegen Kust, die destijds ter plaatse de houten voetgangersbrug realiseerde heeft de opdracht voor de nieuwe IJspuutbrug over de oude kanaalarm aanbesteed en deze werken opgevolgd.

De realisatie van de IJspuutbrug is volledig door het Vlaamse Gewest gefinancierd.



A blue-toned image of a whirlpool or vortex in water, with the text 'DENK- EN STUDIEWERK' overlaid in red.

DENK- EN STUDIEWERK

Maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen

De beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen werd in verschillende stappen uitgevoerd en in 2002 afgerond.

In een speciale stuurgroepvergadering werden de studies besproken en conclusies geformuleerd.

De stuurgroep handhaafde daarbij haar eerdere conclusie dat een bijkomende zeesluis in Terneuzen noodzakelijk is om de bedrijfszekerheid en de veiligheid van deze maritieme toegang te verbeteren, het huidige marktaandeel minstens te

behouden en de economische ontwikkeling van de regio de trend van het bruto nationaal product te laten volgen.

De huidige hoge toegevoegde waarde met een belangrijke terugvloei naar de Schatkist en een hoge tewerkstelling kan slechts bestendig worden en enkel groeien door de uitvoering van dit project.

Dit onderstreept de strategische en maatschappelijke relevantie van het project.

De resultaten van de speciebergingsstudie toonden aan dat de specieberging technisch en juridisch haalbaar is. De verzil-



[sluis in Terneuzen >>>](#)

tingstudie beklemtoonde dat de verzilting uiteraard evenredig is met de omvang van het scheepsaanbod. De gevolgen voor milieu en landbouw zijn gering en beheersbaar. De effecten voor de industrie zijn belangrijker.

De stuurgroep sloot zich aan bij het voorstel om voor de verdere projectvoorbereiding eenzelfde aanpak als voor de lange termijnvisie van de Westerschelde te hanteren.

Een gemeenschappelijke projectorganisatie Nederland-Vlaanderen wordt hierbij vooropgezet.

Panama Kanaal: Conceptstudie post-panamax sluisen

In opdracht van IMDC (International Marine and Dredging Consultants, Antwerpen) werd door de nautische onderzoeksgroep van het WLH een conceptstudie uitgevoerd voor de nautische toegankelijkheid van de zogenaamde post-panamax sluisen in het Panama Kanaal.

Rekening houdend met de schaalvergroting in de scheepsbouw voldoen de huidige afmetingen van de sluisen van het Panama Kanaal niet meer aan de afmetingen van de wereldvloot.

In 2000 werd een voorstudie voor de inplanting van grotere sluisen naast de bestaande sluisen voltooid door een Amerikaans ingenieurbureau (HARZA Engineering company). Aan de zijde van de Stille Oceaan moet dit sluisencomplex

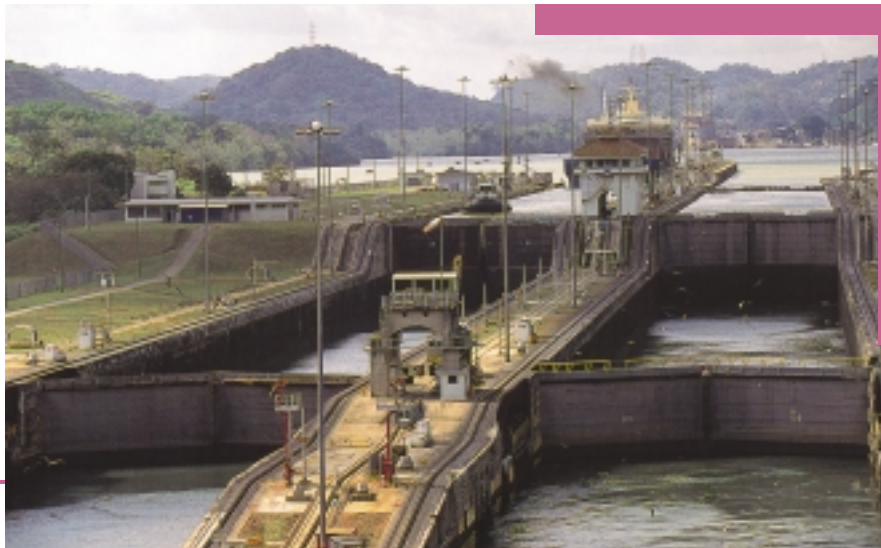
een alternatief bieden voor de Miraflores en Pedro Miguel sluisen en een maximaal hoogteverschil van 30 m overwinnen bij de transfer van de Stille Oceaan naar het Gatún meer. De nieuwe sluisen hebben een ontwerpbreedte van 61 m, een lengte van 427 m en een diepte van 18.3 m en moeten toegankelijk zijn voor een ontwerpschip met een lengte van 385.7 m, breedte 54.9 m en diepgang 15.2 m. Dit containerschip is een belangrijke maat groter dan de grootste bestaande containerschepen (lengte 352 m en breedte 42.8 m).

De taak van het WLH bestond in het beoordelen van de nautische toegankelijkheid van twee gekozen posities en oriëntaties van de post-panamax sluisen en was tweeledig:

- de ontwikkeling van een mathematisch manoeuvreermodel voor het ontwerpschip met een minimale kielspel van 15% van de diepgang van het schip
- het uitvoeren en beoordelen van fast-time simulaties ("faster than real-time") waarbij de vaarten niet uitgevoerd worden door een loods of kapitein maar door een autopilot.

De nautische toegankelijkheid van één van de posities werd positief beoordeeld door het WLH op basis van de afwijkingen ten opzichte van de voorgeschreven baan, het gebruik van schroef en roer en de vereiste lengte voor het stoppen van het schip voor de sluis. Hoewel de ACP (Autoridad del Canal Panamá) in het Panama Kanaal minstens twee begeleidende sleepboten voorschrijft, kon eveneens aangetoond worden dat voor bepaalde manoeuvres en bij ideale weersomstandigheden de vereiste sleepbootkracht minimaal kan zijn.

Tijdens een bezoek van de loodsen van het Panama Kanaal aan de scheepsmanoeuvresimulator van het WLH werd bovendien de huidige transit van schepen met locomotieven vergeleken met de transit met sleepboten zoals dit plaats vindt in de Zandvliet- en Berendrechtssluis te Antwerpen.



Rivierherstel Leie

In de voorbije jaren werd het economisch belang en de rendabiliteit van de realisatie van de verbinding van het Seinebekken met het Scheldebekken voor schepen van het type klasse Vb (duwkonvoeien met twee bakken achter elkaar, laadvermogen 4.500 ton) aangetoond.

Bij de studie van dit project werd men geconfronteerd met de harde manier waarop aanpassingswerken in de voorbije decennia op de Leie tussen Deinze en de Franse grens werden uitgevoerd.

Hierdoor ontstond een nagenoeg recht Leiekanaal met aan weerszijden een groot aantal oude Leiearmen.

Naar aanleiding van het project van de Seine-Scheldeverbinding wil men dan ook onderzoeken op welke wijze naast mobiliteit de andere aspecten van een waterweg zoals waterbeheer, natuur, recreatie, historisch erfgoed en ruimtelijke kwaliteiten kunnen worden verbeterd.

Een studie daarover werd aangevat, die deze aspecten met alle betrokkenen in de regio wil onderzoeken.

De bedoeling is te komen tot een strategisch plan voor de oude en nieuwe Leie tussen Deinze en de Franse grens, waarin de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding als eerste objectief wordt aangehouden, maar waarbij maximaal de andere functies van de waterweg worden gerespecteerd.



Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW)

In het VOW overleggen de verschillende waterwegbeheerders over een gecoördineerde aanpak van het beheer en de exploitatie van de waterwegen in Vlaanderen.

In 2002 besteedde het VOW veel aandacht aan de reorganisatie van het beleidsveld waterinfrastructuur en zeewezen binnen het globale project van het Beter Bestuurlijk Beleid.

De inzichten werden op mekaar afgestemd en de bevoegdheidsdomeinen binnen de

toekomstige structuren werden duidelijk omschreven en afgelijnd.

Het VOW stuurde verschillende overlegorganen aan, zoals de stuurgroep Geautomatiseerd waterbeheer en Scheepvaartsturing, de werkgroep Commissie kaaimuren, de werkgroep Afvalstoffenvervoer en de werkgroep Energie uit waterkracht (EUWAT) en Energie uit windkracht (EUWIN).

Het overleg met de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd gestructureerd

uitgebouwd, waarbinnen meerdere initiatieven naar groen imago, intermodaliteit, communicatie en kostenmodel werden gestart.

Het VOW heeft zich in 2002 verder ontwikkeld als de onmisbare schakel in het waterwegbeheer in Vlaanderen.

Capaciteitstudie waterwegen

Met een capaciteitstudie van de waterwegen wil AWZ nagaan wat de effecten zijn van een toename van de scheepvaart. De resultaten van deze studie moeten een verdere goede ontwikkeling van de scheepvaart in Vlaanderen mogelijk maken.

De studie bestond uit vijf fasen: toekomstvisie, capaciteit en knelpunten van het vaarwegennetwerk, rekenmodel capaciteitsbepaling kunstwerken, SWOT-analyse en beleidsaanbevelingen en maatregelenpakket.

Er werden vervoers- en verkeersprognoses en een inventaris van de knelpunten opgesteld. Er is ook een beschrijving gemaakt van het rekenmodel om de capaciteit van de kunstwerken te bepalen.

De studie wordt in het najaar van 2003 afgerond.



Studie kleine waterwegen

AWZ voerde in 2002 een studie uit naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de kleine waterwegen in Vlaanderen voor de scheepvaart.

De totale lengte van de waterwegen, die geschikt zijn voor handelsvaart, is 1076 km. Bijna 500 km hiervan zijn kleine waterwegen (CEMT-klasse III en lager). Deze worden vooral bevaren met Spitsen (klasse I, max. 400 ton laadvermogen) en Kempenaars (klasse II, max. 650 ton laadvermogen). Het gaat om 20 waterwegen.

Steeds meer signalen wijzen op een toename van het belang van de scheepvaart op deze kleine waterwegen in Vlaanderen.

Zo zijn private ondernemers geïnteresseerd om met Publiek Private samenwerking laad- en los installaties te bouwen langs deze waterwegen. Sinds 1998 zijn er al een vijftiental projecten gerealiseerd of gepland.

Ook het vervoer van nieuwe goederensoorten (waaronder afval) en de toenemende drukte op de wegen bieden nieuwe mogelijkheden voor het fijnmazige Vlaamse waterwegennet.

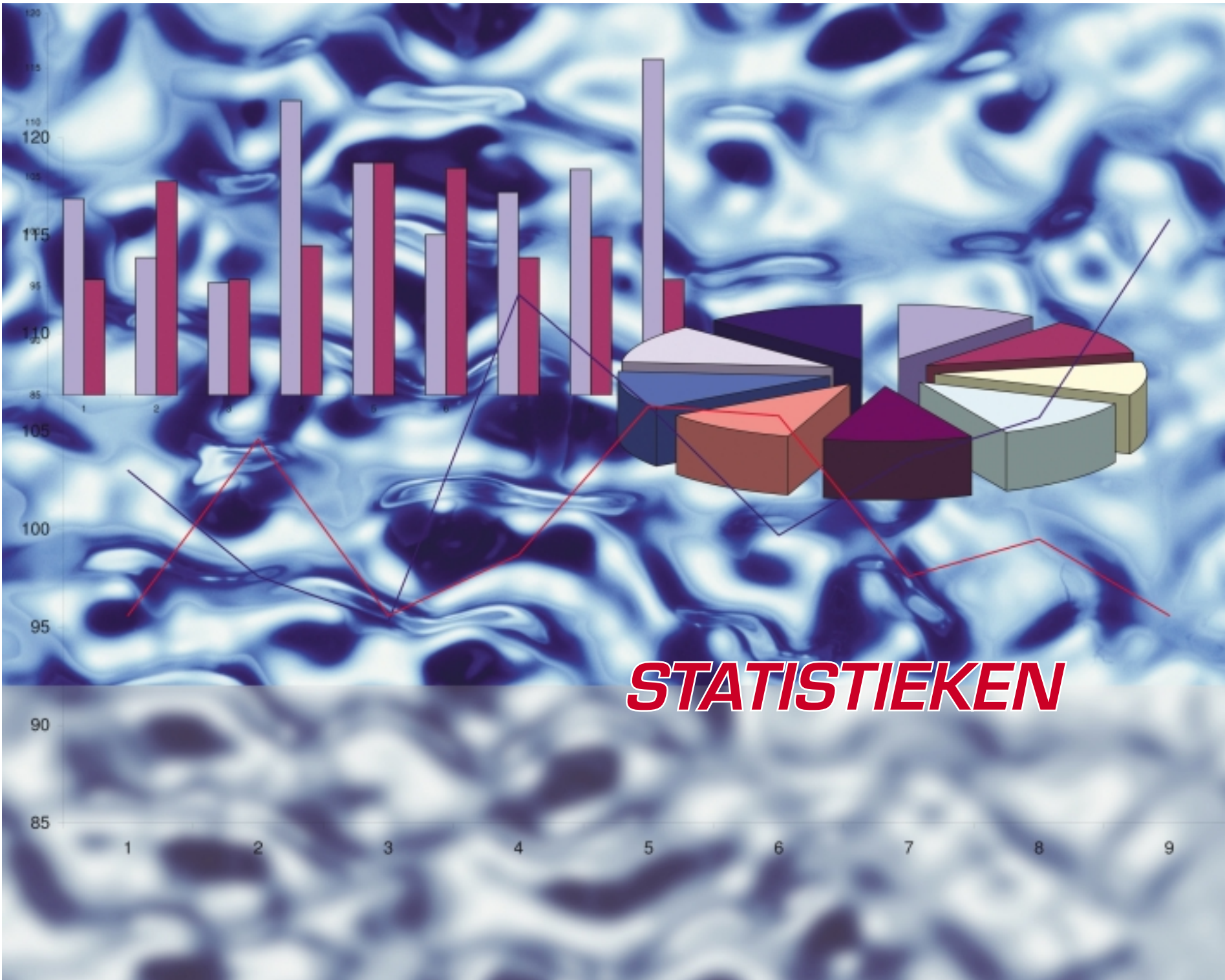
Men kan echter ook een aantal negatieve ontwikkelingen vaststellen. Onder impuls van het sloopfonds werd de binnenvaartvloot, en dan voornamelijk de

kleine schepen, sterk afgebouwd. Bovendien wordt de bouw van kleine schepen nog gehypothekeerd door regelgeving m.b.t. de uitrusting van schepen die uitgerukt is voor schepen met een laadvermogen vanaf 1000 ton. Ook wordt de diepgang op een aantal kleine waterwegen niet meer gevrijwaard.

De studie moet de ontwikkelingsmogelijkheden voor de kleine waterwegen aantonen en nagaan wat de randvoorwaarden zijn. Dit werd zowel lokaal per waterweg als over het gehele net van kleine waterwegen onderzocht.

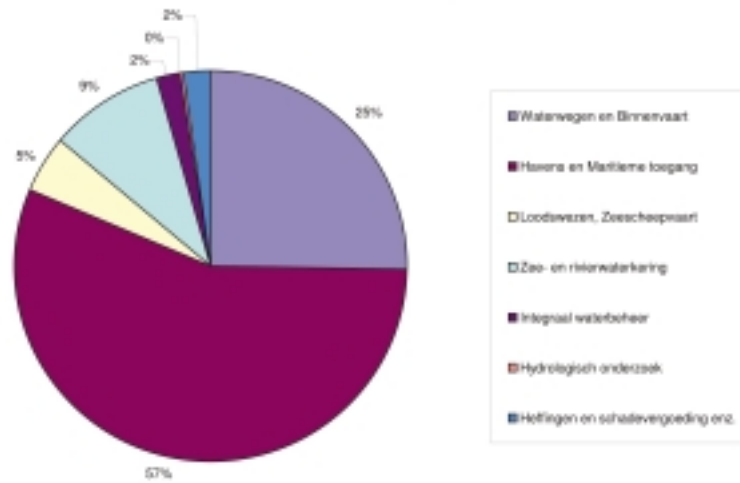
De studie werd in 2002 afgerond.





BEGROTING

Begroting AWZ-aangepaste begroting

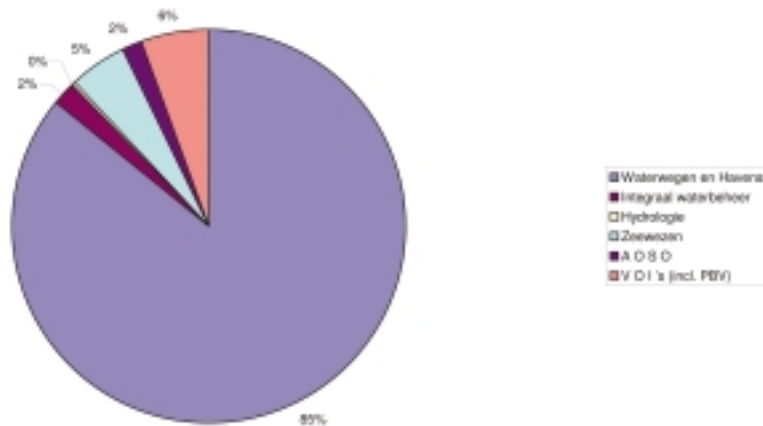


BEGROTING AWZ	gewone begroting	V I F	totaal
Waterwegen en Binnenvaart	73.200,0	73.848,0	147.055,0
Havens en Maritieme toegang	177.174,0	148.926,0	326.100,0
Loodswezen, Zeescheepvaart	26.554,0	185,0	26.739,0
Zee- en rivierwaterkering	8.889,0	45.870,0	54.559,0
Integraal waterbeheer	11.811,0	0,0	11.811,0
Hydrologisch onderzoek	1.868,0	0,0	1.868,0
Heffingen en schadevergoeding enz.	0,0	12.550,0	12.550,0
	299.106,0	281.377,0	580.482,0

Alle bedragen x1000 euro

STATISTIEKEN

Beheersverdeling

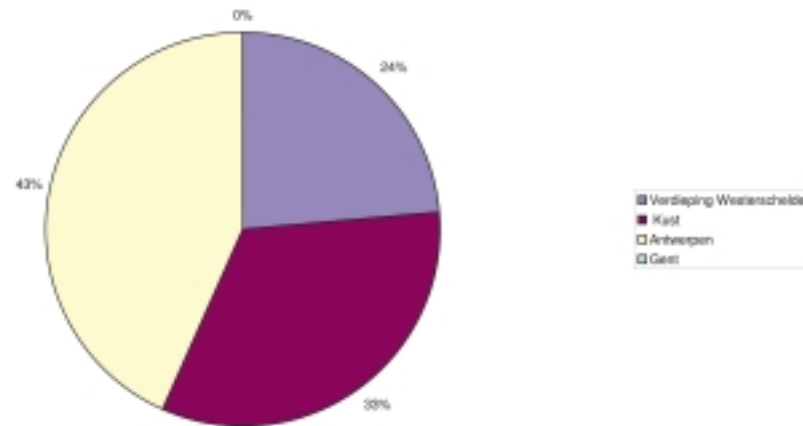


BEHEERSVERDELING	
Waterwegen en Havens	486.893,0
Integral waterbeheer	11.611,0
Hydrologie	1.868,0
Zeezeven	26.739,0
A O S O	9.704,0
V O I 's (incl. PBV)	31.317,0
	567.932,0

Alle bedragen x1000 euro

BEGROTING

Maritieme Toegang



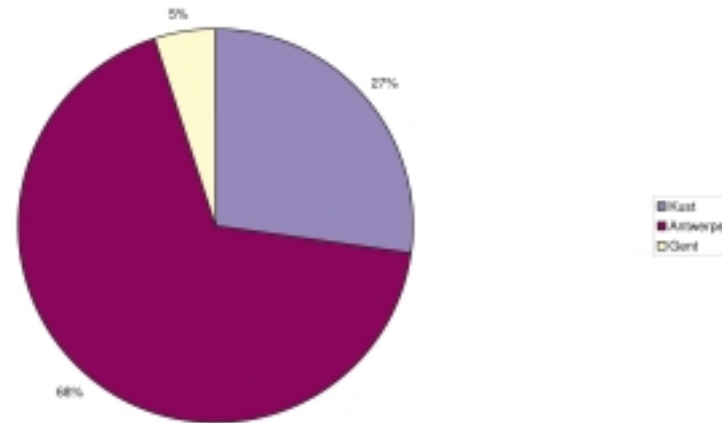
48

MARITIEME TOEGANG	gewone begroting	V I F	totaal
Verdieping Westerschelde	42.453,0	0,0	42.453,0
Kust	57.015,5	3.090,0	60.105,5
Antwerpen	62.793,0	15.216,0	78.009,0
Gent		6,0	6,0
	162.261,5	18.312,0	180.573,5

Alle bedragen x1000 euro

STATISTIEKEN

Investerings havens

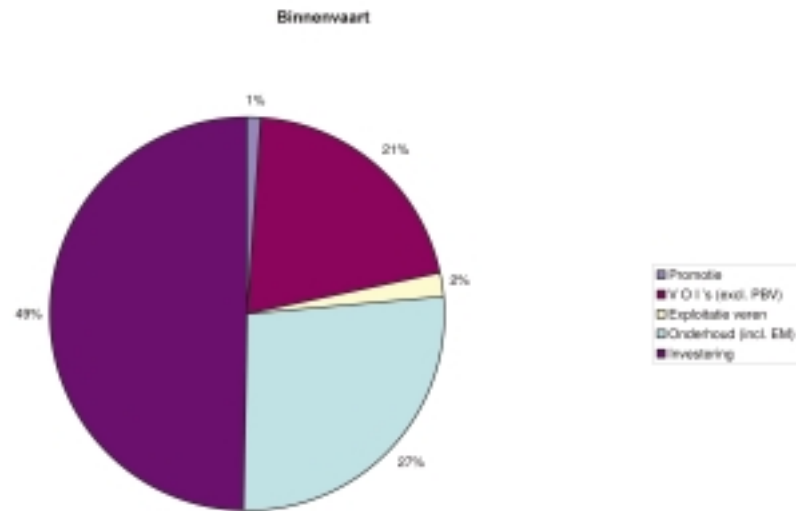


HAVENS	onderhoud	investering	totaal
Kust	9.900,8	18.960,0	28.860,8
Antwerpen	2.971,9	69.324,0	72.295,9
Gent	852,8	4.340,0	5.192,8
	13.725,5	92.624,0	106.349,5

Alle bedragen x1000 euro

BEGROTING

50

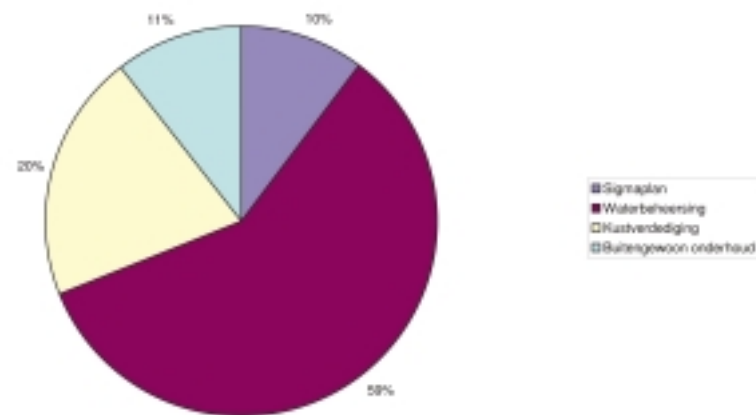


BINNENVAART	bedrag
Promotie	1.445,0
V O I 's (excl. PBV)	29.872,0
Exploitatie veren	2.718,0
Onderhoud (incl. EM)	38.857,0
Investering	72.049,0
	144.941,0

Alle bedragen x1000 euro

STATISTIEKEN

Waterbeheersing en zeekering

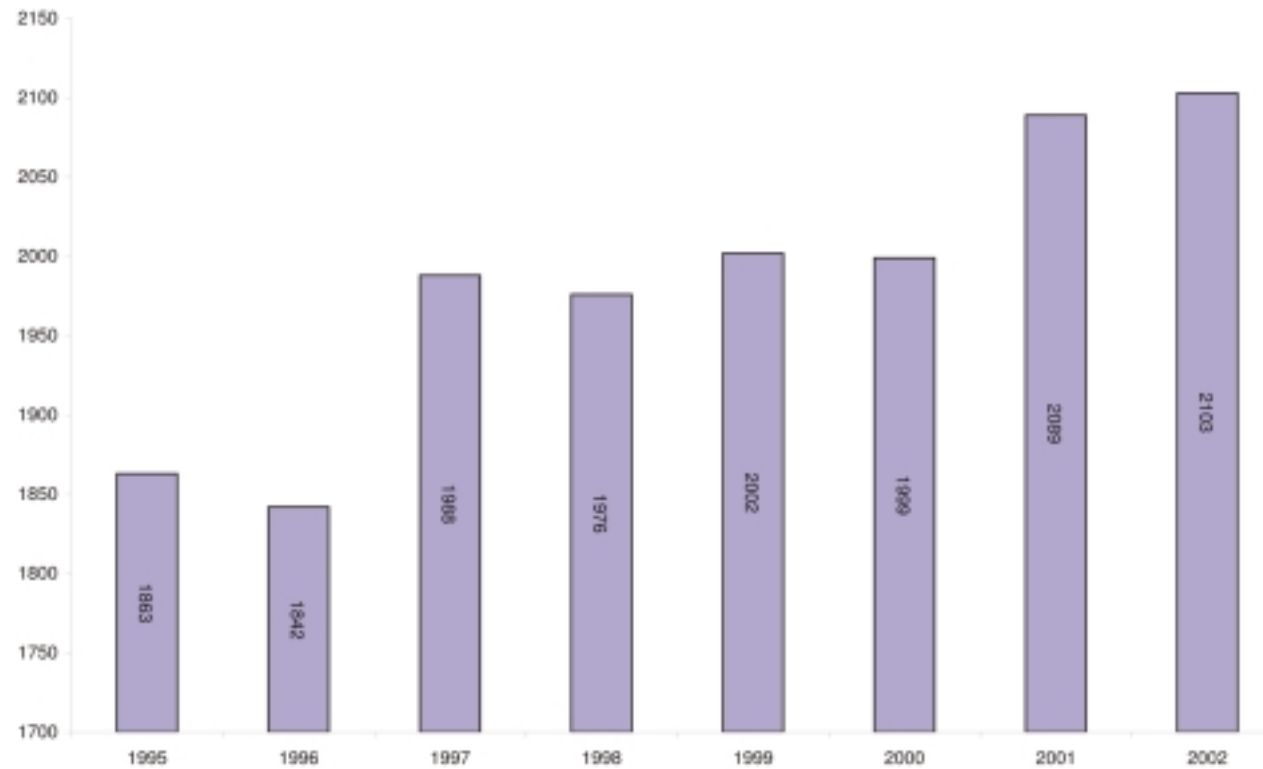


WATERBEHEERSING EN ZEEWERING	onderhoud	investering	totaal
Signaplan	0,0	6.747,0	6.747,0
Waterbeheersing	13.985,6	24.752,0	38.737,6
Kustverdediging	6.128,4	7.301,0	13.429,4
Buitengewoon onderhoud	6.980,0	6.980,0	6.980,0
	20.114,0	45.780,0	65.894,0

Alle bedragen x1000 euro

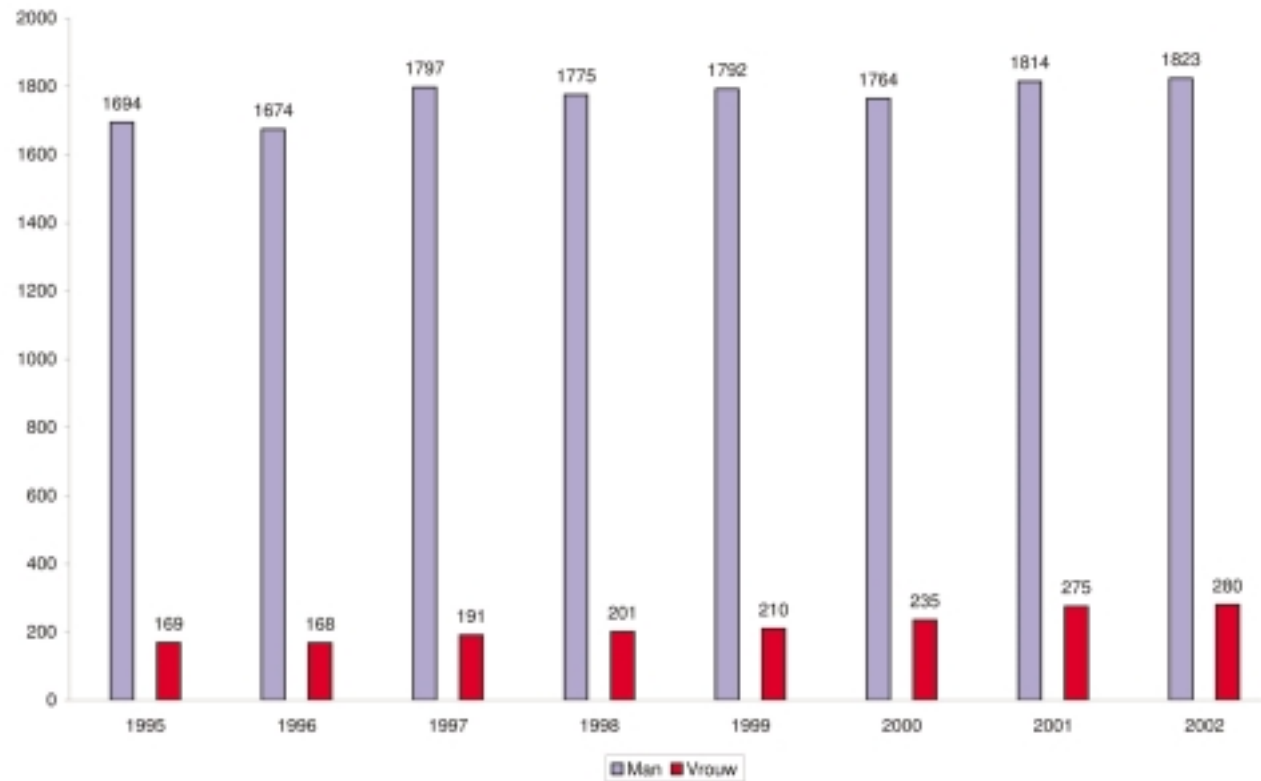
PERSONEEL

Aantal personeelsleden bij AWZ van 1995-2002



STATISTIEKEN

Aantal mannen en vrouwen bij AWZ van 1995-2002



Administratie Waterwegen en Zeewezen

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel
 tel.: 02-553 77 11
 fax: 02-553 77 05
 e-mail: awz@lin.vlaanderen.be
 directeur-generaal: Jan Strubbe

Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel
 tel.: 02-553 77 02
 fax: 02-553 77 35
 e-mail: beleid.awz@lin.vlaanderen.be
 afdelingshoofd: Jan Bal

Opgavten:

- coördineert de uitvoering van het beleid inzake regelgeving, exploitatie, commercialisatie en promotie van de binnenvaartweg en bereidt dit ook voor
- coördineert de uitvoering van het beleid voor de binnenwateren
- onderhoudt de internationale betrekkingen inzake havens en waterwegen
- ondersteunt de lokale afdelingen en coördineert hun werking
- volgt de begroting op en maakt het budget op
- initieert, coördineert en ondersteunt de buitenafdelingen

Afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel
 tel.: 02-553 77 56
 fax: 02-553 77 15
 e-mail: vna@vlaanderen.be
 afdelingshoofd: Rik Goetinck

Opgavten:

- sturen van het nautisch beheer om een doelmatige, vlotte en veilige scheepvaart te verzekeren
- ondersteunen van het nautisch beleid
- initiëren van nautische reglementering
- algemene kaderstelling voor en sturing van de nautische dienstverlening
- verder uitbouwen van RIS-Vlaanderen (Rivier Informatie Service)
- bereidt het Vlaams havenbeleid voor



het Graaf de Ferrarisgebouw in Brussel >>>

ALGEMEEN

Afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek

Berchemlei 115, 2140 Borgerhout (Antwerpen)
tel.: 03-224 60 35
fax: 03-224 60 36
e-mail: watlab@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Frank Mostaert

Opdrachten:

- voert hydraulische en nautische studies uit inzake waterbouwkundige kunstwerken, havens, rivieren, de kust en het milieu
- bestudeert het afvoerregime van de belangrijkste, niet aan getij onderhevige rivieren en kanalen en voert studies uit die van belang zijn voor het beheer van deze waterlopen inzake kwantiteit en kwaliteit
- beheert het hydrologisch meetnet en waarschuwt voor overstromingsgevaar van de binnenwateren
- voert opdrachten uit van de administratie Waterwegen en Zee-
wezen en analoge opdrachten voor andere binnen- en buitenlandse overheidsdiensten en voor bedrijven uit de privésector

Afdeling Maas en Albertkanaal

Lombaardstraat 26, 3500 Hasselt
tel.: 011-22 36 37
fax: 011-24 33 90
e-mail: maas_albertkanaal@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Arie Vermin

Opdrachten:

- voert infrastructuurwerken uit op het Albertkanaal en de kanalen ten noorden ervan
- beheert en onderhoudt de Gemeenschappelijke Maas

[het gebouw van de afdeling Vloot in Oostende >>>](#)



[het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout >>>](#)

Afdeling Vloot

Sir Winston Churchillkaai 2, 8400 Oostende
tel.: 059-56 63 11
fax: 059-56 63 15
e-mail: vloot@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Erik Blomme

Opdrachten:

- vervoert loodsen naar en van de te loodsen schepen
- verstrekt logies voor loodsen op zee en aan de wal
- markeert en signaleert vaarwegen op zee en op de Schelde
- stelt bemande, bedrijfsklare vaartuigen ter beschikking
- verleent hulp bij noodgevallen op zee
- zet overzetboten in op de Schelde en op andere scheepvaart-
wegen



DAB Loodswezen

Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen
 tel.: 03-222 08 70
 fax: 03-222 08 44
 e-mail: loodswezen@lin.vlaanderen.be
 algemeen directeur: Jacques D'Havé

Opdrachten:

- zorgt voor het vlot en veilig loodsen en beloodsen van schepen tegen een aanvaardbare kostprijs
- staat op de meest efficiënte wijze in voor:
 - het eigenlijke loodsen
 - het loodsen op afstand
 - het verstrekken van nautische expertise
 - het coördineren van verkeersstromen

Afdeling Maritieme Toegang

Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen
 tel.: 03-222 08 25
 fax: 03-231 20 62
 e-mail: maritieme.toegang@lin.vlaanderen.be
 afdelingshoofd: Freddy Aerts

Opdrachten:

- onderhoudt de maritieme vaarweg naar de kusthavens, de Scheldemonding, en i.s.m. de Nederlandse overheid ook in de Westerschelde
- beheert en onderhoudt het onderwaterbed van de Zeeschelde tussen de Belgisch/ Nederlandse grens en Rupelmonde
- voert taken uit inzake investeringen in de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende
- implementeert het Havendecreet

[het loodsgebouw aan de Tavernierkaai in Antwerpen >>>](#)

Afdeling Bovenschelde

Nederkouter 28, 9000 Gent
 tel.: 09-268 02 11
 fax: 09-268 02 72
 e-mail: bovenschelde@lin.vlaanderen.be
 afdelingshoofd: Eric Van den Eede

Opdrachten:

- beheert en onderhoudt de infrastructuur van het kanaal Gent-Terneuzen opwaarts de Meulestedebrug, 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-Brugge, het Leopoldkanaal, de Zuidervaart en de Moervaart



Afdeling Waterwegen Kust

Administratief Centrum, Vrijhavenstraat 3, 8400 Oostende
tel.: 059-55 42 11
fax: 059-50 70 37
e-mail: waterwegen_kust@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Bernard De Putter

Opdrachten:

- staat in voor de kustverdediging
- beheert strand en duinen
- beheert en onderhoudt de infrastructuur van de kustjachthavens van Zeebrugge, Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort
- beheert het kanaal Brugge-Oostende, Plassendale-Nieuwpoort, en de kanalen in het IJzerbekken
- beheert het Oceanografisch Meteorologisch Station in Zeebrugge



Administratief Centrum in Oostende >>>

Afdeling Zeeschelde

Vlaams Administratief Centrum,
Copernicuslaan 1 bus 13, 2018 Antwerpen
tel.: 03-224 67 11
fax: 03-224 67 05
e-mail: zeeschelde@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Leo Meyvis

Opdrachten:

- realiseert het Sigmaphan in het Zeescheldebekken
- beheert en onderhoudt de Schelde, de Durme, de Dijle, de Zenne, de Netes, het Netekanaal en de Demer (van Werchter tot Diest)
- realiseert mee het beheer, het onderhoud en de infrastructuurwerken van het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal Brussel-Charleroi (gedeelte Vlaamse gewest)
- realiseert mee de infrastructuurwerken aan het zeekanaal Brussel-Schelde



Vlaams Administratief Centrum in Antwerpen >>>

Afdeling Scheepvaartbegeleiding

Doverlaan 7 bus 1, 8380 Zeebrugge
tel.: 050-55 77 60
fax: 050-55 77 61
e-mail: scheepvaartbegeleiding@lin.vlaanderen.be
afdelingshoofd: Antoine Descamps

Opdrachten:

- staat in voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen door:
 - Vessel Traffic Services (VTS) te verzekeren
 - zorg te dragen voor de uitvoering van het nautisch beheer en de toepassing van het toelatingsbeleid (dagelijks verkeersmanagement)
 - de noodzakelijk geachte navigatie-ondersteunende dienstverlening aan individuele schepen objectief te beoordelen
 - de gevolgen van calamiteiten voor de scheepvaart, de opvarenden, het milieu en de bevolking te beperken
- ondersteunt en coördineert de reddings- en sleepactiviteiten op zee in het kader van de Kustwacht Oostende en dat in nauwe samenwerking met alle betrokken diensten
- stelt beschikbaar aan de loodsdienst:
 - de vereiste informatie voor het doelmatig inzetten van loodsen
 - de nodige infrastructuur en apparatuur voor het geven van loodsen op afstand
- draagt bij tot de totstandkoming van internationale en Europese reglementeringen en aanbevelingen inzake VTS en doet ze naleven door het Vlaamse gewest
- beheert en houdt de Schelderadarketen (SRK) technologisch op peil



<<< Het Scheldecoördinatiecentrum in Vlissingen is één van de locaties van de afdeling Scheepvaartbegeleiding

Samenstelling:

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Waterwegen en Zeewezen

Verantwoordelijke uitgever:

ir. Jan Strubbe
directeur-generaal

Grafische vormgeving:

Tom Moortgat

Druk:

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

Depotnummer:

D/2003/3241/238

Uitgave:

Brussel, september 2003

Jaarboek te verkrijgen bij:

Administratie Waterwegen en Zeewezen
Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen
Tom Moortgat
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel
Tel. 02-553 77 12
Fax 02-553 77 05
e-mail: tom.moortgat@lin.vlaanderen.be

Met dank aan:

alle mensen die een bijdrage hebben
geleverd aan dit jaarboek