

INHOUD

VOORWOORD	3
ALGEMEEN	
Missie van AWZ	4
Visie van AWZ	4
Strategische doelen	5
INTEGRAAL WATERBEHEER	
Langetermijnvisie Schelde-estuarium	7
WATERBEHEERSING	
Modernisering hydrologisch meetnet	9
Rivier Informatie Service (RIS)	10
Actualisatie Sigmaplan	10
Kustverdediging en haven in Oostende	12
SCHEEPVAART EN BINNENVAART	
Scheepvaartdecreet	15
DAB Loodswezen	15
Short Sea Shipping	15
Vlaamse hydrografie sluit aan bij PRIMAR	16
Waterwegenkaart	17
Berichten aan de schipperij	17
Nautisch onderzoek: Varen in slibrijke omgeving	18
Uitbreiding Schelderadarketen	18
Continuïteitsplan VTS Scheldemond	19
Steeds grotere vrachtschepen	20
Het lichten van de AGORA	20
ECONOMIE	
Kaaimuurprojecten	22
Verlaging scheepvaartrechten	22

<1>

INHOUD

	Sluis Zwevegem	23
	Tweede sluis in Evergem	24
	Uitbreiding bedieningsuren	24
	Spektakel aan de Dammepoort	25
	ECOLOGIE	
	Onderzoek vismigratie in Evergem	27
	Hernieuwbare energie	29
	RECREATIE	
	Stijging pleziervaart in 2001	31
	Restauratie Mirabrug in Hamme	31
	Wandelen langs de havengeul	32
	Vernieuwing Coupurebrug in Brugge	33
<2>	COMMUNICATIE	
	EXTERNE RELATIES	
	Ontwikkelingssamenwerking	36
	PUBLIC RELATIONS	
	Portival in Antwerpen	37
	Visserijfeesten in Oostende	37
	Info over de IJzer	38
	Vlaanderendag 2001	38
	DENK- EN STUDIEWERK	
	Integrale kwaliteitszorg	39
	MODDIE, denkwerk rond dienstenopdrachten	41
	Een nieuw geavanceerd numeriek model van de Schelde	41
	MaS ontsluiting kusthavens	42
	STATISTIEKEN	46
	ADRESSEN EN BEVOEGDHEDEN	58

VOORWOORD

Was het maar weer lente

Aaah, het jaarboek. Gelukkig zijn er nog een aantal vaste rituelen in het bestaan van een administratie. Het zijn deze jaarlijks wederkerende momenten van bezinning en even omkijken, die zorgen voor een welverdiende adempauze in een periode waar woorden als verandering en vernieuwing telkens opnieuw worden uitgevonden.

Het heeft iets van het gevoel van opluchting bij de eerste schuchtere pogingen van de lentezon om de winter weer voor even in de ijskast te stoppen.

Het is de lente die een mens even doet terugblikken naar wat geweest is, maar die vooral de verwachting prikkelt om wat nog komen gaat. Het zijn die maanden die jaarlijks de zekerheid bieden dat vaste waarden en nieuwe vormen perfect in elkaar overvloeien.

Een jaarboek is dan ook zoveel meer dan een uiteenzetting van feiten of een opsomming van naakte cijfers. Het is een weergave van de evolutie die een groep mensen doormaakt bij de creatie van hun ideeën. Het is dan ook dankzij de vele inspanningen van deze groep dat die vooruitgang zich duidelijk zichtbaar manifesteert.

Ik hoop dat bij het lezen van dit boek de herinnering aan de heerlijke lentezon weer even binnensijpelt in je gedachten.



ir. Jan Strubbe
directeur-generaal AWZ



ALGEMEEN

Inleiding

AWZ is de drijvende kracht achter het Vlaamse beleid over 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.

< 4 >



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

Welke rol wil AWZ spelen ?

- voorbereiden van het beleid
- evalueren van het beleid

<<< een zeeschip in de haven van Zeebrugge

- 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 Zeewezen 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 patrimoniumbeheer



A scenic landscape painting of a river. In the foreground, a grassy bank with a fence runs along the left side of the river. A large, dense row of trees stands on the right bank. In the middle ground, a boat is moving down the river, leaving a wake. In the background, a small house is visible on the left, and a line of trees marks the horizon under a pale sky.

INTEGRAAL WATERBEHEER

De tijd waarin de administratie besliste zonder rekening te houden met alle betrokken belangen, is voorbij. Het besef is immers gegroeid dat men een 'integrale aanpak' moet hanteren. Deze aanpak vertrekt van de verschillende functies van het water. Zo is bijvoorbeeld een rivier er niet alleen voor de scheepvaart, maar heeft deze ook een ecologische waarde.

Dit hoofdstuk is dan ook opgedeeld met een aantal functies van het water voor ogen: waterbeheersing, scheepvaart, economie, ecologie en recreatie.

INTEGRAAL WATERBEHEER

Langetermijnvisie Schelde-estuarium

In 1999 en 2000 ontwikkelde AWZ, samen met de Nederlandse Rijkswaterstaat, een Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium (LTV). In de schetsen voor korte, middellange en lange termijn, werd evenveel aandacht besteed aan toegankelijkheid en veiligheid als aan natuurherstel.

Op 5 februari 2001 werd deze LTV officieel aan het publiek voorgesteld en ondertekenden 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", beter gekend als het "Memorandum van Kallo".



Wat de Langetermijnvisie aangaat, stelt dit memorandum een aantal krachtlijnen:

- Iedereen die betrokken is bij het Schelde-estuarium geeft zijn informatie door via een gemeenschappelijk communicatietraject.
- De ministers geven de hoogste prioriteit aan de politieke en juridische besluitvorming over deze materie. Ook de toepassing van deze besluiten wordt als zeer dringend beschouwd.
- De internationale en nationale aspecten van de besluitvorming moeten zo veel mogelijk parallel lopen.

Aan elk van deze punten werd gevolg gegeven. Op 15 mei 2001 keurde het Vlaams parlement een resolutie goed die de Vlaamse positie weergaf. Op 12 oktober formuleerde de Nederlandse Ministerraad het regeringsstandpunt inzake langetermijnbeleid Schelde-estuarium, dat op 20 december door de Tweede Kamer werd onderschreven.

Bij het gezamenlijk beleid en beheer willen de veranderingen in het estuarium gecontroleerd laten verlopen door o.a. een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te stellen en rekening te houden met een grensoverschrijdende Milieueffectenrapport. Ruimte voor de rivier en integraal waterbeheer zijn hierbij de leidende principes.

Bij het uitdiepen van de vaargeul werd gekozen om de niet-tijgebonden vaart een diepgang te geven van 12,80 m.

Het meanderende karakter van de Schelde en het meergeulenstelsel van de Westerschelde blijven behouden, er komen passende maatregelen om de natuurschade te herstellen en het aantal beschermde natuurgebieden wordt uitgebreid.

<7>

WATERBEHEERSING



WATERBEHEERSING

Modernisering hydrologisch meetnet

Het Hydrologisch InformatieCentrum (HIC) staat in voor de hydrometrische meetnetten, het databeheer van waterstanden en debieten en de bewaking en voorspelling van de waterstanden. In 2001 is het HIC grondig gemoderniseerd en heeft het zijn dienstverlening gevoelig verbeterd.

Deze modernisering was nodig voor de onmiddellijke en digitale beschikbaarheid van de gegevens. Ook het uitvallen van individuele toestellen of van het hele meetnet werd hierdoor sterk verminderd. Door de inzet van de modernste middelen wordt nu een hogere nauwkeurigheid van de metingen bereikt.

Het meetnet omvat 82 meetstations voor de monitoring van waterstanden en debieten op de niet-getijdgebonden bevaarbare waterlopen, 7 akoestische debietmeters voor de rechtstreekse monitoring van het lokaal debiet, 18 pluviografen en 43 off-line pluviometers.

Bovendien verzorgt het HIC de operationele werking en kwaliteitscontrole van de 81 stations van het meetnet op de niet-bevaarbare waterlopen van 1ste categorie.

Om de modernisering mogelijk te maken, werden in 2001 aanzienlijke investeringen gedaan:

- Het debietmeetnet werd uitgebreid met 8 gecombineerde snelheids- en waterstandsmonitoren voor middelgrote waterlopen en 8 Starflows voor debietmetingen op kleine waterlopen.
- Er werden 2 nieuwe debietmeetposten op Dender en Boven-Schelde in gebruik genomen.
- Verschillende bestaande meetposten werden ontdebeld met meer geavanceerde druksondes.
- Er werden 35 dataloggers voor automatische dataopslag aangekocht. Deze moeten zorgen voor de vermindering van het papier.

- Voor operationeel waterpeilbeheer werd de aansluiting van een 20-tal meetposten op het teletransmissienet voorbereid.
- Er werden een 15-tal meetposten voorzien van netspanning, zodat de opbelfrequentie gevoelig verhoogd kan worden.

Ook de dienstverlening kreeg de nodige aandacht. Bij een verhoogd risico op overstroming worden de gegevens nu frequenter aangeboden. Op de website (www.awz.be) zijn de gegevens van 20 extra meetstations toegevoegd.

In 2001 werd de nieuwe databank HYDRA in gebruik genomen. Deze databank integreert alle relevante hydrologische gegevens uit de verschillende bestaande meetnetten voor Vlaanderen. Begin 2002 moet een nieuwe webtoepassing toelaten de gegevens uit HYDRA te raadplegen.

<9>

akoestische debietmeter in Overboelare >>>



Rivier Informatie Service

Over de hoogwaterproblematiek schreef RIS, samen met het HIC, een omzendbrief die de communicatie regelt bij hoogwater.

Er werd een permanentie ingesteld, zodat RIS 24 uur op 24 uur bereikbaar is.

Om de crisiscommunicatie bij rampen efficiënt te laten verlopen, werd een bestek uitgewerkt.

Het binnenvaartbegeleidingssysteem IBIS kreeg meer en betere software. De binnenvaartbegeleiders kregen een opleiding om met het programma te kunnen werken.

De IBIS-helpdesk wordt steeds meer gebruikt door de binnenvaartbegeleiders.

RIS-Vlaanderen-Evergem leverde een belangrijke bijdrage in het project 'Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing'.

Actualisatie Sigmaplan

Na de watersnood van 1976 en 1977 werd het Sigmaplan gelanceerd om het Zeescheldebekken een verhoogde beveiliging te geven tegen wateroverlast.

Met de kennis van toen werd, naar analogie met het Nederlandse Deltaplan, geopteerd voor dijkverhoging en zo mogelijk een stormvloedkering. Ook voegde het Sigmaplan er de inschakeling van gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) aan toe.

Ondanks reeds alle gerealiseerde ingrepen (dijkversterkingen, 12 kleinere GOG's) hebben zware stormen en grote wassen sedert 1990 aangetoond dat het bereikte veiligheidsniveau moet opgevoerd worden. De huidige overschrijdingskans van het veiligheidsniveau van het Zeescheldebekken is ongeveer 1 op 70 jaar. Na het inrichten van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, waarvan de werken gestart zijn, wordt deze kans verkleind tot 1 op 350 jaar.

Het Zeescheldebekken wordt in toenemende mate bedreigd door stormvloeden vanuit de Noordzee en krijgt bovendien grotere piekdebieten te verwerken.

Nadenken over de integrale toestand leidt tot specifieke vaststellingen: de valleigebieden (vroegere winterbedding) zijn door bedijking stelselmatig nog meer onttrokken aan de waterlopen en ingepalmd door kostelijke industrieterreinen en andere bebouwing.

Wanneer waterlopen hun natuurlijke bedding weer zouden innemen, zou dit gepaard gaan met een toenemend schaderisico. De versterking en het onderhoud van de waterkeringen vergen dan ook meer inspanningen en zijn op diverse plaatsen onvoldoende geworden, zodat bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn.

Nu reeds een groot gedeelte van het origineel Sigmaplan is uitgevoerd en de

WATERBEHEERSING

omgevingsfactoren en beleidsvisies concreter zijn, wordt de vraag gesteld of het plan van 1977 vandaag nog aan de maatschappelijke verwachtingen voldoet.

Die maatschappelijke visie is voortdurend in verandering en vraagt om wijzigingen omwille van geëvolueerde wensen, eisen en mogelijkheden.

Zoals o.m. tot uiting is gekomen in de resolutie van het Vlaams Parlement inzake de Langetermijnvisie op het Schelde-estuarium, gaat er vanuit de betrokken geledingen steeds meer aandacht naar de principes van integraal waterbeleid, ruimte voor de rivier en een nieuwe veiligheidsbenadering.

Ook in de beleidsnota 'Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004' zijn deze principes terug te vinden. Een actualisatie van het Sigmaplan uit 1977 dringt zich op.

Het veiligheidsniveau substantieel verhogen, door ruimte aan de waterlopen terug te geven, blijkt het meest optimale scenario te zijn.

Deze ruimte is nog in grote valleidelzen aanwezig en kan nuttig zijn voor gecontroleerde overstromingsgebieden en ontpolderingen.

Zelfs de realisatie van een doorsteek tussen de Westerschelde en de Oosterschelde, reeds gekend als Overschelde, wordt overwogen.

Uit verkennende berekeningen blijkt dat zo een veiligheidsniveau bereikt kan worden,

zoals vooropgesteld in het oorspronkelijke Sigmaplan, namelijk een beveiliging tegen een stormvloed met kans op voorkomen van 1 op 10.000 jaar.

Lopende studies moeten binnen korte termijn uitwijzen of de potentiële opties materieel en maatschappelijk mogelijk zijn. Ook wordt nagegaan of deze passen in een integrale bekkenontwikkeling. Daarna kunnen de beleidsbeslissingen genomen worden.

Met de huidige kennis wordt alvast gesteld dat een grote stormvloedkering, zoals eerder gepland te Oosterweel, niet langer een dringend karakter heeft.

<11>

verhoging van de dijk aan de Schelde in Moerzeke >>>



Kustverdediging en haven in Oostende

Een nieuw strand tussen de Capucijnenstraat en het Casino, een verbeterde en verbrede havengeul door de bouw van twee nieuwe havendammen, een wandelpromenade 400 meter in zee, en een nieuwe dijk aan het Zeeheldenplein. Dit zijn de krachtlijnen van het kustverdedigings- en havenproject dat de administratie Waterwegen en Zeewezen heeft gepland voor Oostende.

De nieuwe westelijke havendam met wandelpromenade wordt een architectonisch hoogstandje, dat weliswaar een verbetering van de huidige situatie zal zijn, maar er zeker geen breuk mee zal vormen. Wandelaars zullen hier evenzeer de zee voelen, met aan de ene kant het wilde water en de kalmere zee aan de andere kant.

Het nieuwe strand en de wandelpier zullen voor Oostende ongetwijfeld een toeristische meerwaarde betekenen.

Om de haventoeegang te verbeteren, zal de toegangsheul verbreed en noordwestelijk

georiënteerd worden. Er zullen ook twee nieuwe havendammen gebouwd worden. De nieuwe oostelijke dam, ter vervanging van het huidige oosterstaketsel, zal in zee steken in het verlengde van de Hendrik Baelskaai. De westelijke dam komt ter hoogte van de Capucijnenstraat.

Deze westelijke dam stabiliseert meteen het nieuwe strand en schermt het af van de havengeul. De westelijke dam krijgt een aantrekkelijke wandelpasserelle op het niveau van de zeedijk.

Omdat men binnen de haven geen strand kan aanleggen, zal de zeedijk aan het Zeeheldenplein worden aangepast. Het spel van de golven die tegen een dijk breken, zoals momenteel het geval is, zal daar nog steeds zichtbaar blijven.

De voordelen van de geplande werken voor Oostende liggen voor de hand. Dankzij het nieuwe strand zal de badstad beveiligd zijn tegen zware stormen die statistisch minstens

eens in de 1000 jaar terugkomen. Het groei-strand sluit aan bij het Groot Strand van Oostende, zodat ook de badinstallaties beter beschermd worden.

De combinatie van het nieuwe strand en de nieuwe wandelpasserelle wordt dé toeristische toppe voor Oostende. De haven kan straks grotere en modernere schepen ontvangen en wordt dus economisch meer rendabel, wat meteen nieuwe kansen inhoudt voor de werkgelegenheid.

Het geïntegreerd kustverdedigings- en havenproject werd door de afdeling Waterwegen Kust eind januari 2001 uitgebreid gepresenteerd tijdens de nieuwjaarsreceptie voor Ondernemend Oostende in het Casino-Kursaal door middel van een geïllustreerde voordracht en de brochure 'Oostende veilig voor overstroming'.

WATERBEHEERSING

In het kader van de informatieverstrekking rond dit project liet de afdeling Waterwegen Kust vanaf de Paasvakantie op de Oostendse zeedijk een “kijkdoos” bouwen van 3 x 2 meter.

Via een kijkelement kon men er een driedimensionale gesimuleerde afbeelding zien van het toekomstige strand en de beschermingsdam met wandelpasserelle. Aanvullende informatie werd beschikbaar gesteld voor de kijkers bij de dienst Toerisme Oostende.

Met deze actie wilde de afdeling Waterwegen Kust de bevolking en de toeristen op een ludieke manier alvast een indruk geven hoe de situatie er in de toekomst, vanaf dezelfde locatie, uit zou zien. De kijker kon vooral ervaren dat het contact en de beleving met de zee niet zullen verdwijnen.

De afdeling Waterwegen Kust wilde haar plannen nog meer in detail uiteenzetten voor een zo ruim mogelijk publiek en deed dit begin oktober 2001 in de vorm van een zeer uitgebreide informatieve tentoonstelling in het hotel Thermae Palace.

Bij deze tentoonstelling, die ruim 5.000 belangstellenden lokte, hoorden een aantrekkelijke brochure vol informatie over het kust-

verdedigingsproject en een kleurenposter die de gesimuleerde toekomstbeelden op een kaart van Oostende situeert.

Deze informatiedragers, evenals de brochure ‘Oostende veilig voor overstroming’ zijn nog steeds gratis verkrijgbaar bij de afdeling Waterwegen Kust.

waterwegen.kust@lin.vlaanderen.be

<13>

kijkdoos op de dijk in Oostende >>>



SCHEEPVAART



SCHEEPVAART

Scheepvaartdecreet

In 2001 is AWZ gestart met het opstellen van een scheepvaartdecreet. De bedoeling van dit decreet is het bundelen van de bestaande regelgeving rond scheepvaart. Deze was immers enorm versnipperd en onoverzichtelijk geworden.

In een eerste fase zal het scheepvaartdecreet vooral over binnenvaart gaan. Het luik over de zeescheepvaart zal men pas later toevoegen, omdat deze regelgeving nog grotendeels een bevoegdheid is van de federale overheid.

In het scheepvaartdecreet zullen een aantal algemene bepalingen voorkomen met betrekking tot schade, aanwijzingen en bevelen. Voorts zullen hierin de doorvaart op de waterweg, de scheepvaartrechten, de boorddocumenten, de signalisatie, enz. geregeld worden.

De integriteit en de functionaliteit van het openbaar waterwegendomein zullen eveneens aan bod komen.

DAB Loodswezen

De nautische dienstverlening die de administratie Waterwegen en Zeewezen aan de maritieme sector levert, bevindt zich in een snel evoluerende en competitieve markt. Het loodsen van zeeschepen naar en van de Vlaamse havens staat dan ook steeds meer onder druk.

Om de veiligheid, de vlotte doorstroming van verkeer en goederen en een hoge dienstverleningskwaliteit te blijven garanderen, heeft de Vlaamse regering de optie genomen om de Vlaamse loodsdienst m.i.v. 1 januari 2001 onder te brengen in een Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB).

Uitgangspunt hierbij was het omvormen van de bestaande loodsdienst tot een performant operationeel bedrijf, met een grote vorm van transparantie qua kosten en prijsvorming dat een maximale samenwerking met andere marktspelers kan opzetten.

De Dienst met Afzonderlijk Beheer Loods-

wezen werd in de loop van 2001 stapsgewijs opgestart.

Tussen de leiding van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie werd een "prestatieovereenkomst" afgesloten, de "overeenkomst inzake het dienstverleningsniveau" werd uitgewerkt en ook het opstellen van de "overeenkomsten inzake het operationelniveau" is begonnen. In het najaar werd de selectie van een algemeen directeur afgerond. Na het groeiproces gedurende 2001 belooft 2002 het jaar van de grote sprong voorwaarts te zullen worden.

Short Sea Shipping

Sinds september 2001 is de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) voorzitter van de werkgroep Short Sea Shipping (SSS). Gezien de belangrijke uitdagingen voor SSS, kwam er een nieuwe aanpak om sneller en effectiever te werken.

SCHEEPVAART

<16>

Vlaanderen was op 19 november 2001 gastland voor de vergadering van de focal points. Dit is een vergadering die wordt voorgezeten door de SSS-verantwoordelijken van de Europese Commissie en bijgewoond wordt door de verschillende lidstaten.

Op 20 november 2001 was AWZ medeorganisator van een workshop SSS, waar een vertegenwoordiging van alle SSS-gebonden Europese landen en de Europese Commissie aanwezig was. Deze workshop kaderde in het Europees voorzitterschap van België en werkte concreet verder op een studie die eerder dit jaar door de werkgroep SSS was tot stand gebracht. De 12 actiepunten die uit de studie "documentenstroom bij het vervoer per SSS" kwamen, werden op de workshop verder geconcretiseerd en getoetst aan de problemen uit de praktijk.

In juli 2001 werd de website van het promotiebureau Short Sea Shipping officieel geopend (www.shortsea.be). Ook de lancering van een nieuwsbrief kreeg heel wat

positieve reacties.

Naast de promotieactiviteiten speelde het Vlaamse promotiebureau ook een belangrijke rol in het verder ontwikkelen van het European Short Sea Network (ESN), het netwerk van Europese promotiebureaus.

Vlaamse hydrografie sluit aan bij PRIMAR

Begin juli 2001 sloten de Vlaamse hydrografische meetdiensten van de administratie Waterwegen en Zeewezen een samenwerkingsovereenkomst af met PRIMAR.

PRIMAR is het officieel Europees regionaal coördinatiecentrum voor elektronische navigatiekaarten. Het centrum werd opgericht in 1999 door de Engelse en de Noorse hydrografische diensten en is gevestigd in Stavanger, Noorwegen.

PRIMAR is verantwoordelijk voor de promotie van een veiliger navigatie. Ook de bescherming van het mariene milieu en de verhoging van de efficiëntie van maritieme operaties

behoren tot de taken. Dit alles realiseert men door een consistente en uniforme officiële ENC-dienstverlening (electronic navigational chart).

Een en ander betekent dat nu 13 hydrografische diensten uit verschillende Europese landen hun 'elektronische navigatiekaarten' of 'electronic navigational charts'(ENC) aanbieden via de officiële ENC-dienstverlening van PRIMAR.

Door de jongste overeenkomst zullen een aantal van de meest gevraagde ENC's in Europa weldra verkrijgbaar zijn.

De eerste Belgische cel die beschikbaar zal zijn, bevindt zich in gebruikersband 3 (kustzone) en bedekt de Vlaamse Banken.

Deze belangrijke cel zorgt ervoor dat de dekking van de kustgebieden van de zuidelijke Noordzee door ENC's nagenoeg volledig is. De aangeboden informatie kan men terugvinden op de website van het Europees regionaal coördinatiecentrum (www.primar.org).

Waterwegenkaart

Digitale waterwegenkaarten worden gemaakt op basis van centraal beheerde gegevens en een eenvoudig te bedienen cartografische toepassing.

De gebruiker wordt langs een reeks menu's geleid, waarbij hij een aantal keuzes kan maken m.b.t. formaat, toe te voegen thema's en lay-out.

Er zijn twee formaten ter beschikking: een kleine kaart op A4 formaat en een grote van 102 cm op 70 cm.

De kleine kaart, op schaal 1/1000000, heeft als hoofdthema de Beheersverdeling of de Klasse-indeling van de Vlaamse waterwegen.

De grote kaart, op schaal 1/250000, geeft de Klasse-indeling van de waterwegen, eventueel aangevuld met de positie en benaming van sluizen, havens, kommen en zwaikommen. Voor enkele knooppunten (Nieuwpoort,

Brugge, Gent, Mechelen, Lier en Antwerpen) wordt de situatie verduidelijkt in een detailkaart op nog grotere schaal.

Berichten aan de schipperij

Elke week geeft AWZ een bericht aan de schipperij uit. Dit 'verkeersbericht' is noodzakelijk om de scheepvaart te informeren over de toestand van de waterwegen. Deze berichten bevatten niet alleen info over alle Vlaamse waterwegen, maar ook over de waterwegen van de andere gewesten en andere landen. Sommige rivieren beperken zich immers niet tot de landsgrenzen.

Naast de berichten voor de scheepvaart wor-

den in sommige omstandigheden ook ijsberichten en berichten van uitzonderlijk hoge waterstanden uitgegeven. In 2001 was dit evenwel niet nodig.

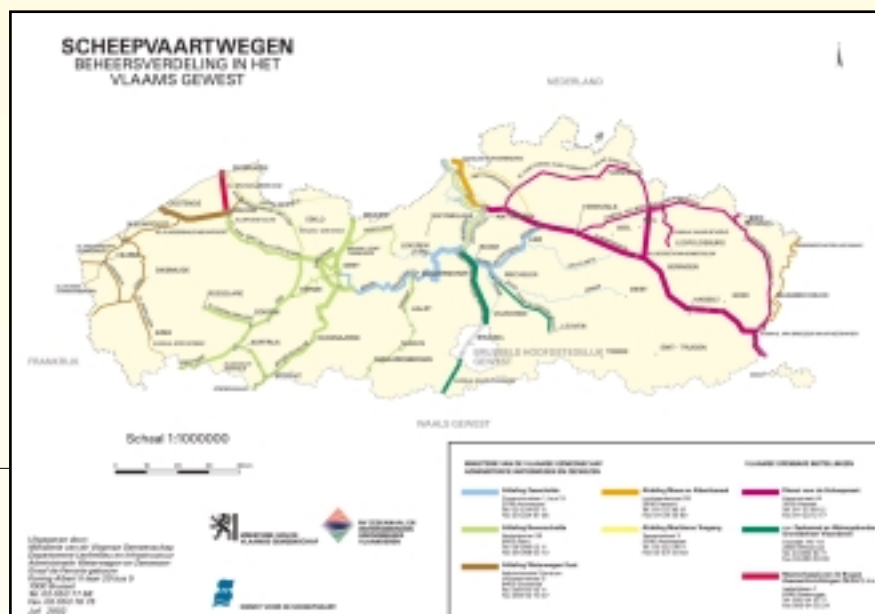
De berichten aan de schipperij zijn te raadplegen op de website (www.awz.be). Men kan zich hier ook inschrijven om deze berichten automatisch via e-mail te ontvangen.

Uit een enquête, die in 2001 werd gehouden, blijkt dat vooral deze laatste optie enorm gewaardeerd wordt.

Ook de 'Berichten aan Zeevarenden' verschijnen nu elke week op deze website.

<17>

waterwegenkaart met beheersverdeling >>>



SCHEEPVAART

Nautisch onderzoek: Varen in slibrijke omgeving

In nauwe samenwerking met de Universiteit Gent voert de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek het project "Nautische bodem te Zeebrugge" uit, in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust.

Het project vertrekt van de vaststelling dat het in slibrijke gebieden moeilijk is om de diepte te bepalen die op de zeekaarten moet worden vermeld. De bodem bestaat er immers uit een soms meters dikke sliblaag, met een overgang van vloeibaar slib naar vast slib. Met het onderzoek op de sleeptank wordt gezocht wat de invloed is van het slib op een schip dat juist boven of juist in het slib vaart.

Hiervoor worden op de bodem van de sleeptank lagen slib van verschillende dikte en samenstelling geplaatst, waarboven een schaalmodel van een containerschip en een massagoedschip manoeuvreren.

Er wordt hierbij vooral gelet of het slib de aanvoer van water naar schroef en roer niet hindert, want dan wordt het schip stuurloos. De krachten op het schip, schroef en roer worden gemeten en vergeleken met de krachten bij het varen boven een harde bodem.

De effecten van het slib worden dan ingebouwd in de scheepsmanoeuvresimulator, zodat de loodsen bij het varen boven slib hun oordeel over de toelaatbaarheid van de

manoeuvres of de toegelaten diepgang kunnen geven. Tenslotte kan dit alles in praktijk gebracht worden.

Het project duurt 38 maanden en werd voorafgegaan door een 6 maanden durend onderzoek naar geschikt materiaal om slib op schaal 1/75 na te bootsen.

Uitbreiding Schelderadarketen

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is samen met de Nederlandse overheid verantwoordelijk voor een vlotte en veilige scheepvaart in het Scheldegebied.

Om dit te realiseren kan de afdeling rekenen op de Schelderadarketen (SRK). Deze keten bestaat uit verschillende bemande en onbemande radarcentrales langs de Westerschelde en is een uitstekend werkinstrument om de verkeersstroom te begeleiden.

<18>



<<< een schaalmodel van een schip in de sleeptank

De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft besloten om de grens van de radardekking uit te breiden van de Zeesluis van Kallo naar de Boveneinde Rede Antwerpen.

Om een dergelijke realisatie tot een goed einde te brengen, wordt eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. In deze studie zal bepaald worden hoeveel radarposten er nodig zijn en waar deze moeten ingeplant worden. Ook zal gezocht worden naar de meest economische oplossing met de beste prijs-kwaliteitverhouding.

Tenslotte zal deze studie de juiste specificaties in het bestek moeten aanreiken.

Continuïteitsplan VTS Scheldemond

De Vessel Traffic Services (VTS) Scheldemond is de naam van de dienstverlening wat betreft het begeleiden van de scheepvaart op de Schelde.

De VTS maakt hiervoor gebruik van de bovvermelde Schelderadarketen.

De dienstverlening verloopt continu, m.a.w. 24 uur op 24 uur, 365 dagen per jaar. Om dit te kunnen realiseren is men bij het ontwerp van de SRK uitgegaan van een beschikbaarheid van het systeem van 99,9%. De ervaring van de laatste jaren heeft aangetoond dat dit cijfer effectief gehaald wordt.

Men moet echter voorbereid zijn op situaties, waarin de dienstverlening niet meer kan verzekerd worden. Daarom heeft men een continuïteitsplan opgesteld. Dit plan omvat een aantal procedures die moeten gevolgd worden ingeval van crisissituaties. Er is ook getracht om de reeds bestaande crisisplannen in het continuïteitsplan te integreren.

Dit plan was begin 2001 klaar en zal constant worden geactualiseerd.

<19>



SCHEEPVAART

Steeds grotere vrachtschepen

Medio februari zakte het binnenvaartschip m/s Zambesi van een Zwitserse rederij langs het kanaal Gent-Brugge-Oostende naar Zeebrugge af. Het had twee grote graafmachines aan boord, één van 226 ton en één van 344 ton. De ondeelbare elementen konden bijna onmogelijk langs de weg worden vervoerd. Het Vlaamse gewest ijvert ervoor om dergelijke zware transporten langs de waterwegen te laten verlopen.

<20>

De trip van de m/s Zambesi verliep vlekkeloos, al was het even uitkijken aan de Dammepoortsluis in Brugge. De afmetingen van het sluisencomplex, dat uit de tijd van Napoleon stamt, zijn nogal nipt voor de moderne scheepvaart. In principe kunnen daar enkel schepen versast worden met een maximale lengte van 89,70 meter en een breedte van 10,20 meter.



De m/s Zambesi meet 85,80 meter maar is 11,04 meter breed. Aan de Dammepoortsluis is al eerder bewezen dat dergelijke brede schepen toch voorzichtig door het complex kunnen, mits zij de 85,90 meter niet overschrijden en het voor- of achterschip afgerond is.

De bruggen over het boven- en het benedenhoofd bleven allebei open. Ook de steeds moeilijker opendraaiende sluisdeuren, die naderhand begin maart werden vervangen, veroorzaakten geen problemen. De m/s Zambesi kon ongehinderd de tocht naar Zeebrugge, via de zwaai kom aan Brugse Fort Lapin en de sluis naar het Boudewijnkanaal, voortzetten. Het verhaal van de terugtocht verliep bijna identiek.

Het lichten van de AGORA

Op 30 januari 2001 zonk het schip AGORA na een aanvaring aan de monding van de Ringvaart in het kanaal Gent-Terneuzen.

Als gevolg van de zogenaamde “abandon-regeling”, moest de waterwegbeheerder het schip verwijderen. Het gezonken schip hinderde immers het scheepvaartverkeer.

Aangezien het schip meer dan 700 ton verhard cement aan boord had, was bijzonder zwaar materieel nodig. Met behulp van twee bokken en een zware kraan op ponton heeft een aannemer deze klus kunnen klaren in acht dagen.

ECONOMIE



ECONOMIE

Kaaimuurprojecten

Sinds 1998 bevordert het Vlaams gewest de bouw van kaaimuren langs de Vlaamse bevaarbare waterwegen door bij te dragen in de infrastructuurkosten. Eind 2001 werden op deze manier reeds 74 projecten door de minister goedgekeurd.

Als al deze projecten uitgevoerd zijn, zal jaarlijks bijna 20 miljoen ton goederen extra via de Vlaamse waterwegen vervoerd worden. Het waterwegtransport in Vlaanderen zal met minstens 30% stijgen. Opmerkelijk is dat tal van projecten langs de kleine waterwegen liggen, terwijl vooral transport van enorme hoeveelheden goederen langs de grote vaarwegen verwacht werd. Ook de voorstellen voor het vervoer van afvalproducten en vooral van containers springen in het oog.

Vanaf 1 januari 2000 werd de bestaande subsidieregeling vervangen door een nieuwe PPS-regeling (publiek private samenwerking). Deze werd op 11 december 2001 door de Europese Commissie goedgekeurd. De nieuwe vorm van samenwerking tussen de overheid en privébedrijven kreeg de laatste jaren een enorme belangstelling vanuit de privésector.

Een private onderneming die in een samenwerkingsverband stapt, betaalt 20% voor de aanleg van de infrastructuur en neemt tevens de totale kostprijs van de superstructuur en de investering om zijn bedrijf naar de waterweg te richten voor zijn rekening. De overheid staat in voor de resterende 80% van de infrastructuurkost, waarbij gewaakt wordt dat de overheidsparticipatie nooit de 50% van

de totale kost van het project overschrijdt. In ruil hiervoor garandeert het privé-bedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op deze locatie gedurende 10 jaar.

Dankzij de goedkeuring van de Europese Commissie is de verwachting dat PPS in 2002 op kruissnelheid zal komen en dat de vele private ondernemers projecten zullen indienen. Tot 2005 wordt hiervoor dan ook jaarlijks een bedrag van 8,5 miljoen euro op de begroting voorzien.

Ook werd de basis gelegd voor een nieuwe aanpak van de laad- en losinstallaties. Hier zal de overheid niet wachten op het initiatief van de privéondernemer, maar zal zelf via openbare procedure de bouw van laad en losinstallaties in gang zetten en organiseren.

Verlaging scheepvaartrechten

Sinds 1 januari 2000 werden bij besluit van de Vlaamse regering de scheepvaartrechten

<22>



<<< kaaimuur in Harelbeke

op de Vlaamse waterwegen drastisch vermindert. De vermindering bedraagt 90% en de scheepvaartrechten werden vastgesteld op slechts 0,00025 euro (één centiem BEF) per tonkilometer.

Uit een evaluatie is gebleken dat de vermindering samen met de liberalisering van de binnenvaartmarkt heeft geleid tot een stijging van de vervoerde tonnage in tonkilometer in 2000 met ongeveer 16% t.o.v. 1999. In de periode januari-juni 2001 is de stijging nog steeds 7,5%.

Sluis Zwevegem

Op 27 april 2001 werd de nieuwe sluis in Zwevegem officieel ingehuldigd. Tegelijk werden ook de kaaimuren Stadsbader en Despriet in Harelbeke plechtig in gebruik genomen.

Meer dan veertig jaar geleden werd door het toenmalige ministerie van Openbare Werken beslist om bepaalde scheepvaartwegen in België te kalibreren voor 1350-ton scheepvaart.

Eén van deze scheepvaartassen was het kanaal Bossuit-Kortrijk. Deze as vormt een verbinding tussen de Boven-Schelde (oorsprong te Bossuit) en de Leie (monding te Kortrijk). De totale lengte is 15 km en er liggen 11 sluizen.

Voor 1980 waren alle werken voltooid vanaf het verdeelpand naar de Boven-Schelde toe, met als belangrijkste kunstwerken de nieuwe sluizen van Bossuit en Moen. De toegelaten diepgang voor de scheepvaart in dit genormaliseerde gedeelte van het kanaal is 2,5 m.

Om het kanaal opnieuw aantrekkelijk te maken voor de scheepvaart en de bestaande of toekomstige bedrijven de kans te geven hun transport economischer, veiliger en op

milieuvriendelijker manier te laten verlopen, werden in het begin van de jaren tachtig de werken aangevat voor het normaliseren van het kanaal in de doortocht van Zwevegem. De bedoeling van deze werken was om 3 bestaande kleine 300-ton sluizen te vervangen door één nieuwe 1350-ton sluis.

Na het vervangen van twee bruggen werd gestart met de ruwbouw van de nieuwe sluis. Deze was klaar in 1992. Wegens het gebrek aan kredieten duurde het nog tot 1997 vóór de werken voor de indienststelling van de sluis konden starten. Deze laatste werken waren de aanleg van de opwaartse oeververdediging, de voedingskoker, het dienstgebouw en het pompstation.

<23>

de nieuwe sluis in Zwevegem >>>



Tweede sluis in Evergem

Om een vlottere scheepvaart te kunnen verzekeren op de Ringvaart om Gent, heeft de administratie Waterwegen en Zeewezen beslist om een tweede sluis te bouwen in Evergem.

De sluis in Evergem is de enige valabele verbinding tussen de haven van Gent en het hinterland richting Frankrijk. De economische gevolgen zijn dan ook aanzienlijk als de huidige sluis om de een of andere reden langere tijd buiten gebruik zou zijn.

De huidige sluis (136 m x 16 m) in Evergem werd in gebruik genomen in 1965. Zij verwerkt op jaarbasis een volume van 12.240.000 ton (cijfergegevens 2000). Dit

betekent ongeveer 30.000 scheepsbewegingen per jaar. De bestaande sluis is daarmee één van de drukst bevaren sluisen van Vlaanderen.

De drukke scheepvaart geeft geregeld aanleiding tot wachttijden. Deze kunnen oplopen tot enkele uren en zijn hoger voor schepen met grotere afmetingen. Dit komt doordat er slechts één groot schip tegelijk kan worden versast samen met enkele kleinere schepen. Gelet op de schaalvergroting in de scheepsafmetingen is te verwachten dat de wachttijden in de toekomst zullen toenemen. Dit probleem werd deels opgelost door de beslissing om de sluis 24 uur op 24 uur te bedienen.



Daarnaast werd beslist om over te gaan tot het bouwen van een tweede sluis. De afmetingen van de nieuwe sluis bedragen 230 m x 25 m. Het te keren niveauverschil bedraagt in normale omstandigheden 1,16 m.

De studie van de tweede sluis werd in 2001 grotendeels afgerond. Er werd gestart met de aanbesteding van de bouw van de kaaimuren op- en afwaarts van de nieuwe sluis.

In 2002 zullen de eigenlijke werken aan de nieuwe sluis worden aanbesteed. Verwacht wordt dat de nieuwe sluis medio 2007 af zal zijn.

Uitbreiding bedieningsuren

Om tegemoet te komen aan de vraag van meerdere klanten, die gebruik maken van schepen die continu varen, heeft AWZ de bedieningsuren van enkele sluisen uitgebreid.

Het gaat om de sluisen van Sint-Baafs-Vijve, Harelbeke en Menen op de Leie en de sluis

ECONOMIE

van Ooigem die toegang verleent tot het kanaal Roeselare-Leie.

De bedieningsuren van deze sluisen werden verlengd tot 22.00 uur in plaats van 19.30 uur. De bediening gebeurt nu van 6 uur 's morgens tot 22 uur en dit van maandagmorgen tot zaterdagavond.

Omdat de bediening van de sluis in Evergem 24 uur op 24 uur doorgaat is er nood aan bijkomende aanlegplaatsen voor wachtende schepen opwaarts Sint-Baafs-Vijve op de Leie en opwaarts Asper op de Boven-Schelde. Deze worden in 2002 gerealiseerd.

Spektakel aan de Dammepoort

Einde maart 2001 zijn aan het sluisencomplex Dammepoort in Brugge nogal spectaculaire werken uitgevoerd.

Reeds geruime tijd rezen problemen bij het openen en sluiten van de sluisdeuren aan het benedenhoofd. De oude deuren dateerden

van 1957 en waren dringend aan vervanging toe. Zij moesten reeds heel wat reparaties ondergaan, maar recent nam de frequentie van de ingrepen toe. Tijdens de maand voor de plaatsing van de nieuwe deuren was drie keer de tussenkomst van een aannemer nodig om de oude deuren te repareren en zo de werking te blijven verzekeren. Voor dit sluisencomplex in het kanaal Gent-Brugge-Oostende, dat een belangrijk knooppunt uitmaakt in de verbinding tussen de haven van Zeebrugge en het achterland, was dit een onhoudbare situatie.

In opdracht van de afdeling Waterwegen Kust zijn dan ook de sluisdeuren van het benedenhoofd vervangen. De nieuwe deuren zijn vervaardigd uit tropisch azobehout. Ze heb-

ben elk een oppervlakte van 7,40 x 7,00 m en wegen zo'n 23 ton per stuk.

Het gewone verkeer op de brug over het benedenhoofd werd belemmerd door de enorme kranen die de aannemer gebruikte om de zware deuren met ongelooflijke precisie te plaatsen. Ook het scheepvaartverkeer was tijdens de effectieve plaatsing een viertal dagen onmogelijk. Het ontkoppelen en opnieuw bevestigen van de behouden elektromechanische uitrusting veroorzaakte slechts lichte hinder.

Met de nieuwe sluisdeuren is de doorvaart van het sluisencomplex Dammepoort nu evenwel een stuk veiliger geworden.

<25>

plaatsen van de nieuwe sluisdeur aan de Dammepoort >>>





ECOLOGIE

ECOLOGIE

Onderzoek vismigratie in Evergem

Ten behoeve van de scheepvaart bouwt AWZ de infrastructuur op en langs de waterwegen. Een sluis kan echter een onoverbrugbare barrière zijn voor verschillende vissoorten. In 1996 ondertekende het Comité van ministers van de Benelux Economische Unie een beschikking die stelt dat de vrije migratie van alle vissoorten in alle stroomgebieden van de Beneluxlanden voor 2010 mogelijk moet zijn. De afdeling Bovenschelde liet bij de vernieuwing en ontubbeling van de Westbeeksluis in Evergem (Ringvaart om Gent) een onderzoek uitvoeren dat moet nagaan of dit sluis-stuwcomplex een knelpunt vormt voor de vissen.

Vismigratie is het verschijnsel waarbij vissoorten over grotere afstanden trekken over ver uiteenliggende gebieden. Vissen migreren bijvoorbeeld om paaigronden op te zoeken waar ze zich kunnen voortplanten, om zich naar geschikte overwinteringsgebieden te begeven, om voedsel te zoeken, om vijanden te ontlopen of omdat een slechte waterkwaliteit van de rivier hen ertoe dwingt.

Na jaren van zware vervuiling zijn de eerste resultaten van het waterzuiveringsprogramma duidelijk merkbaar en is er sprake van een herstel van de visfauna in het stroomgebied van de afdeling Bovenschelde: onder de wa-

terspiegel bruist het opnieuw van leven. Tot die conclusie kwamen wetenschappers van het Instituut voor Natuurbehoud (IN). Tussen november 2000 en oktober 2001 werden meer dan 20000 vissen gevangen op de Ringvaart om Gent.

De vissen werden gevangen met behulp van schietfuiken die uit kegelvormige zakken bestaan, bevestigd op ringen of hoepels en die volledig vervaardigd zijn uit netstof. De fuiken werden vanuit een boot op de bodem van de waterloop geplaatst.

Tijdens dit onderzoek in de Ringvaart werden in totaal 25 vissoorten gevangen. De belangrijkste en meest dominant aanwezige soort is de blankvoorn, gevolgd door de driedoornige stekelbaars en brasem. Andere algemeen aanwezige soorten zijn o.a. gibel, rietvoorn, baars, paling en snoekbaars.

In de fuiken werden vlak onder de stuw recordvangsten genoteerd tijdens de maan-



<27>

den februari, april en mei 2001. In februari werden in 1 fuik maar liefst een 500-tal drie-doornige stekelbaarzen aangetroffen, die via de stuwgeul naar het hogergelegen vak van de Ringvaart trachtten te geraken. In april en mei waren er op dezelfde plaats massale vangsten van stroomopwaarts migrerende blankvoorn. Zo werd op 15 mei 2001 in 1 fuik onder de stuw meer dan 115 kg vis gevangen, terwijl voor de sluis nooit meer dan enkele visjes werden gevangen. De recordvangsten zijn enkel te verklaren doordat de stuw voor deze vissen een barrière vormt, waardoor er op bepaalde momenten zeer grote aggregaties van blankvoorns voor de stuw ontstaan.

Ook via vangst, merk en hervangststudie kon de massale stroomopwaartse migratie van blankvoorn uit het kanaal worden aangetoond. Hiervoor werd bij grotere vissen een stukje vin weggeknipt of een nummerplaatje bevestigd alvorens ze terug te zetten. Bij terugvangst kon dan voor deze vissen hun afkomst worden nagegaan. De resultaten van

het onderzoek tonen algemeen een bijzonder geringe passeerbaarheid van het sluisstuwcomplex aan.

Een nog duidelijker beeld van het trekgedrag kreeg men door gebruik te maken van radiotelemetrie. Hierbij wordt een radiozendentje ingeplant in de buikholte van de vis. Met behulp van een antenne kan de vis niet enkel opgespoord, maar ook exact gelokaliseerd worden.

De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat er duidelijke stroomopwaartse vismigraties gebeuren in het Noordervak van de Ringvaart en dat ook vanuit het kanaal Gent-

Terneuzen heel wat vissen de Ringvaart opzwemmen. Hierbij zwemmen de vissen massaal de stuwgeul op tot tegen de stuw waar hun reis stopt, aangezien de stuw een onoverbrugbare barrière vormt. De eventuele aanleg van een visdoorgang (vistrap of nevengeul) ter hoogte van de stuw zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.

Op basis van de resultaten heeft de afdeling Bovenschelde gevraagd aan het Instituut voor Natuurbehoud om ook nog de vismigratie ter hoogte van het sluis-stuwcomplex van Merelbeke te onderzoeken. Dit onderzoek wordt in 2002 uitgevoerd.



ECOLOGIE

Hernieuwbare energie

Vlaanderen heeft de verplichting om met het grootste respect voor fauna en flora zoveel mogelijk groene energie te produceren.

Men moet proberen met hernieuwbare energiebronnen de vooropgestelde Kyoto-normen te halen.

AWZ heeft dan ook in 2001 verdergewerkt aan de realisatie van waterkrachtcentrales op de Vlaamse bevaarbare waterwegen.

Er werd hierbij een beroep gedaan op specialisten van andere administraties en een studie bureau.

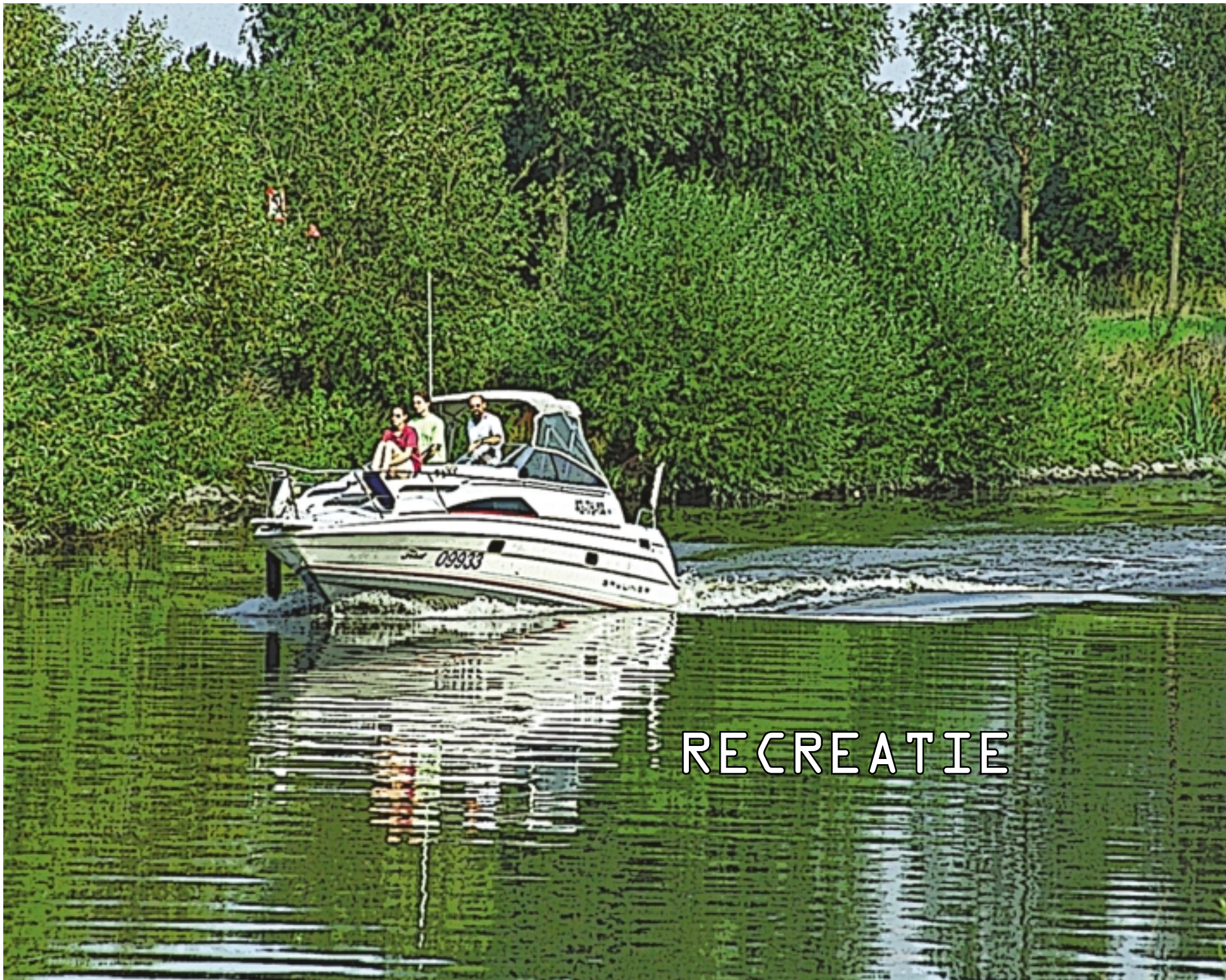
In 2001 werd ook een studie uitgevoerd om een methodiek te ontwikkelen voor het opstellen van een afwegingskader inzake de inplanting van deze waterkrachtcentrales.

Dit kader maakt een afweging over de plaatsing en werking van alle centrales.

Er wordt hierbij rekening gehouden met energetische, hydrologische, nautische en ecologische aspecten van de locatie.

Per locatie kunnen op deze manier de concrete maatregelen worden voorgesteld.

Ook heeft AWZ een verzameling gemaakt van alle locaties langs de waterwegen waar windmolens geplaatst zouden kunnen worden. Hieruit is gebleken dat het aantal locaties in Vlaanderen zeer beperkt is.



RECREATIE

RECREATIE

Stijging pleziervaart in 2001

Dat de pleziervaart in Vlaanderen in de lift zit, was de jongste jaren reeds duidelijk. Ook in 2001 is er weer een stijging van het aantal pleziervaarten waar te nemen, wat duidelijk blijkt uit de tabel. Meer gedetailleerde gegevens over het aantal pleziervaarten vind je in dit boek op pagina 53.

Gebruiksintensiteit voor de op zon- en feestdagen bediende kunstwerken
Periode in 2001: 1 mei 2001 - 23 september 2001 (27 zon- en feestdagen)
Vergelijking 2000/2001 Gemiddeld aantal doorvaarten per zon- of feestdag

	2000	2001	Toename of afname
afdeling Waterwegen Kust	155,39	174,67	+ 12 %
afdeling Bovenschede	141,99	151,54	+ 7 %
afdeling Zeeschede	25,34	26,49	+ 5 %



Restauratie Mirabrug in Hamme

In 2001 is een aannemer in opdracht van de afdeling Zeeschede gestart met de werken aan de Mirabrug over de Durme. Deze moeten ervoor zorgen dat fietsers en voetgangers vanaf november 2002 opnieuw de rivier over kunnen steken via de brug.

Al in 1828 werd een houten brug gebouwd. In 1880 kwam er een spoorwegbrug naast. De houten brug werd in 1898 vervangen

<31>

door een metalen draaibrug. Na militaire beschadigingen in WO I kon in 1922 de herstelde en verbeterde metalen brug in gebruik worden genomen. Lokaal tramverkeer verliep ook over deze brug tot in 1959.

In 1971 kwam de brug in een ruime belangstelling te staan door de opname van de film "De teloorgang van de Waterhoek" met hoofdactrice Willeke van Ammelrooy. Sindsdien gaat de brug onder de naam "Mirabrug" door het leven.

In 1982 werd de brug wegens de hoge ouderdom buiten gebruik gesteld, maar later in 1991 wegens historische waarde geklasseerd als monument.

Ondertussen was men in 1978 wel gestart met het bouwen van een grote nieuwe brug met meerdere rijstroken in de nieuwe gewestweg E17 – Hamme-Grembergen-Dendermonde.

De restauratie van de unieke oude Mirabrug omvat diverse luiken. Hierbij moet men enerzijds rekening houden met de klassering als monument en anderzijds met de vereiste ligtingsverhoging door de gestegen hoogwaterstanden bij tijwerking.

De twee zijoverspanningen worden in de oorspronkelijke staat hersteld. Het draaibaar middenvak wordt volledig vernieuwd en krijgt een elektrische aandrijving. De pijlers worden

verhoogd als gevolg van de sterkere tijwerking, waardoor lokaal ook opritten en aanpalende dijken aangepast moeten worden.

De kostprijs van de werken is ca. 2 miljoen euro. Vanaf november 2002 zal dit imponerende kunstwerk terug een plaats kunnen innemen in het netwerk van de vele fiets- en wandelroutes in de regio.

Wandelen langs de havengeul

Vanouds zijn het Westerstaketsel en de havengeul van Nieuwpoort in elk seizoen geliefkoosde trekpleisters voor de wandelaars in deze kustgemeente. Langs de havengeul situeert zich bovendien op de linkeroever het Prins Mauritspark, evenzeer een oord om te kuieren en rustig rond te struinen.

In samenspraak met het stadsbestuur van Nieuwpoort werkte de afdeling Waterwegen Kust een project uit om het wandeltraject aantrekkelijker te maken. Daarbij is uitge-



RECREATIE

keken naar een verantwoorde visuele link tussen het staketsel enerzijds en de havengeul anderzijds.

Op de linkeroever is de eerste fase uitgevoerd van een toeristisch pad dat de wandelaar van het Westerstaketsel in Nieuwpoort-Bad langs de havengeul naar de vismijn in Nieuwpoort-Stad voert. Het pad, dat volledig verkeersvrij moet blijven, is aangelegd met houten beplanking zoals het staketsel en regelmatig voorzien van verbrede uitkijkpunten en rustplaatsen. Met zal het verfraaien met beplan-

ting en nieuwe verlichting. Op meerdere plaatsen wordt vanaf deze aantrekkelijke wandelweg een doorsteek gemaakt naar het Prins Mauritspark.

Na de afwerking van de eerste 450 meter, tot aan de Louisweg, is in het najaar de uitvoering van de tweede fase gestart, die tot aan de ingang loopt van de met zeilschepen verzadigde jachthaven 'De Kromme Hoek'. In een derde luik finaliseert men daarna het volledige, ruim één kilometer lange wandeltraject.



Vernieuwing Coupurebrug in Brugge

In 2001 zijn, in opdracht van de afdeling Waterwegen Kust, werken uitgevoerd aan de Brugse kanaalarm 'De Coupure': de Coupurebrug, ter plaatse vanouds ook bekend als de Scharebrug, is vernieuwd en in de sluis zijn nieuwe sluisdeuren geplaatst.

In het jaar 1751 werd in Brugge het graven van de Coupure aangevat. Deze nieuwe gracht moest voor het scheepvaartverkeer de doorvaart door de stad verzekeren, vanaf de Oostendse Vaart ter hoogte van de Damme-poort, tot aan Het IJzeren Hekken halfweg de St.-Kruispoort en de Gentpoort en zo naar de Gentse vaart aan de St.-Kathelijnepoort.

Na de realisatie, vanaf 1853, van de scheepvaartverbinding tussen de Damme-poort en de St.-Kathelijnepoort via een zogenaamde "ringvaart" ten Noordoosten van en dus buiten de stadskern, verloor de Coupure de oorspronkelijke waarde.

< 33 >

RECREATIE

In 1937 bouwde de toenmalige Bijzondere Dienst der Kust nog een brug over deze 'gracht', één van de eerste gelaste bruggen in België. In 1972 werd, mede door de bouwvallige toestand van de sluisdeuren, de Coupuresluis afgedamd.

De Coupure kreeg een nieuwe betekenis na de bouw van aanlegsteigers voor pleziervaartuigen. Maar de oude Coupurebrug voldeed al enige tijd niet meer aan de gestelde veiligheidsnormen. Ook de doorvaart door de

stad met plezierboten werd recent weer een beleidsoptie.

De bestaande Coupurebrug en de deuren van de daarbij horende Coupuresluis werden afgebroken en weggenomen. Medio november 2001 voorzag een aannemer de Coupure van een nieuwe metalen draaibrug met een 23 ton zware brugval van 16 meter lang en met een breedte van 4 meter, volledig gebouwd naar model van de oude brug.

Enkele dagen na het plaatsen van de brugval bracht men in de Coupuresluis de eerste nieuwe sluisdeuren in tropisch hardhout aan, om de sluis opnieuw operationeel te maken. Zo zullen straks de pleziervaartuigen alvast kunnen doorvaren tot aan de Predikherenbrug.

Aan dit project hangt een prijskaartje van ca. 0,7 miljoen euro.

<34>



werken aan de Coupurebrug in Brugge >>>



COMMUNICATIE

EXTERNE RELATIES

Ontwikkelingssamenwerking

Omdat ook op Vlaams niveau al budgetten beschikbaar zijn voor ontwikkelingssamenwerking, besliste minister Stevaert om voor zijn bevoegdheidsdomein in 2001 een bedrag van 500.000 euro toe te wijzen aan projecten in landen in ontwikkeling.

Het overgrote deel van dit bedrag werd besteed aan water- en havengebonden projecten in landen waarmee Vlaanderen en het Vlaamse ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken reeds vroeger vriendschaps-

verdragen ondertekende: Zuid-Afrika, Cambodja en Vietnam.

In Zuid-Afrika zal de administratie Waterwegen en Zeewezen twee projecten opvolgen: de opmaak van een masterplan voor een toekomstig Zuidafrikaans havenbeleid en het oprichten van een haventrainingscentrum in Durban.

In Vietnam worden twee projecten opgevolgd: opleiding voor de uitbouw van het

Waterbouwkundig Laboratorium in Hanoi en trainingen inzake milieu-aspecten in havens.

In Cambodja wordt meegewerkt aan de oprichting van een Hogere Zeevaartschool en tenslotte worden voor deze landen "scholarships" ter beschikking gesteld voor deelname aan APEC - havencursussen in Antwerpen en voor deelname aan het COPEDEC-congres (Coastal and Port Engineering in Developing Countries) dat plaatsvindt in Colombo, Sri Lanka.

In 2002 zal opnieuw hetzelfde bedrag worden aangewend voor nieuwe projecten.

<36>



PUBLIC RELATIONS

Portival in Antwerpen

Van 5 tot 8 juli streek de vloot van de Cutty Sark Tall Ship Race neer in de haven van Antwerpen. Vier dagen lang toverden honderden zeilen van de meest tot de verbeelding sprekende schepen de industriële site om tot een feëriek tafereel. Duizenden bezoekers overspoelden Antwerpen om een glimp op te vangen van deze majestueuze pracht en zo even de realiteit te ruilen voor authentieke zeemansromantiek.

Meedromend over verre reizen en Antilliaans avontuur, kleurde AWZ haar stand feestelijk

exotisch. In een zwoele lagune, omringd door een tropische flora en gekruid met prikkelende cocktails maakten de bezoekers kennis met de wondere wereld van AWZ.

Op het ritme van een zwoele salsa verkende het publiek de bevoegdheden van de verschillende afdelingen en stond het stil bij de buitenlandse inzet van deze administratie.

Het was een fantastische belevenis, en niet alleen voor de bezoekers...



Visserijfeesten in Oostende

Bij AWZ gaat het om scheepvaart..., dat was het motto van de twee infostanden die begin september 2001 tijdens de Oostendse Visserijfeesten werden opgesteld in de Vismijnhal en daar een uitzonderlijke belangstelling mochten genieten.

Voor het eerst werden op zaterdag 8 september 2001 in Oostende de Visserijfeesten georganiseerd. De administratie Waterwegen en Zeewezen pakte bij deze gelegenheid uit met twee ineenlopende infostanden, die de dienstverlening aan de scheepvaart illustreerden.

De stand Zeewezen werd gerealiseerd door de afdelingen Vloot, Vlaamse Nautische Autoriteit, Scheepvaartbegeleiding en DAB Loodswezen. De afdeling Waterwegen Kust presenteerde haar cel Hydrografie & Hydrometeo aan het groot publiek.

De talloze bezoekers, waaronder heel wat met bijzondere mariene en maritieme in-

<37>

PUBLIC RELATIONS

teresses, bekeken de geboden informatie met belangstelling. Zij lieten zich door de standhouders van de diverse afdelingen gretig de inbreng van AWZ in het scheepvaartgebeuren uitleggen.

Info over de IJzer

Op zondag 12 augustus liep in het prachtige polderlandschap rond Diksmuide de tweede editie van het groot fietsevenement ZAP-PEN OP HET PLATTELAND, georganiseerd door de Vlaamse Landmaatschappij en het stadsbestuur van Diksmuide.

Ook de administratie Waterwegen en Zeewezen nam aan de organisatie deel. De afdeling Waterwegen Kust verzorgde bij die gelegenheid een zogenaamd ZAP-PUNT. Dat was een rustpunt voor de noeste fietsers,

waar zij bovendien nuttige informatie konden krijgen.

In de salons van het pleziervaartuig Mps Weststar stelde de afdeling een infostand op over de IJzer. De Weststar zelf lag in de rivier afgemeerd aan een steiger ter hoogte van de historische site 'Dodengang' nabij Diksmuide. De talloze bezoekers lieten zich gretig uitleggen hoe de waterbeheersing in de IJzer verloopt en welke ingrepen worden uitgevoerd om de waterweg naar behoren te exploiteren.

Toch waren het vooral de inspanningen van AWZ voor het fietspadenbestand, de watergebonden recreatie en de milieutechnische oevers, die met heel wat waardering gingen lopen.

Vlaanderendag 2001

Het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout was gastheer ter gelegenheid van de Vlaanderendag 2001 op 22 april waarbij een kleine 3000 geïnteresseerden werden ontvangen.

Op dit evenement stelden de administratie Waterwegen en Zeewezen en een aantal afdelingen zichzelf voor. Zowel de afdeling Scheepvaartbegeleiding, de afdeling Waterwegen Kust, de afdeling Maas en Albertkanaal, de afdeling Zeeschelde, de afdeling Bovenschelde als de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek demonstreerden en illustreerden hun kunnen, hun realisaties of hun onderzoeksmiddelen op een interactieve wijze. Deskundige uitleg werd verzorgd door tientallen specialisten.

Ook de interactie met de jongere bezoekers werd gerealiseerd, wat blijkt uit de deelname van meer dan vijfhonderd kinderen aan de wedstrijd.



<<< bezoekers tijdens de Vlaanderendag in het Waterbouwkundig Labo

DENK- EN STUDIEWERK

Integrale kwaliteitszorg

Integrale Kwaliteitszorg bij AWZ is de toegepaste bedrijfsfilosofie gericht op het voortdurend verbeteren van de bedrijfsvoering op alle vlakken, in alle geledingen, met de medewerking van iedereen. Het doel is het produceren van diensten van verhoogde kwaliteit, gekoppeld aan hogere productiviteit en verhoogde efficiëntie.

Het mobiliseren van alle medewerkers om kwaliteitsgericht te handelen en het verbeteren en beheersen van alle bedrijfsprocessen staan centraal.

Om integrale kwaliteitszorg te verwezenlijken kozen we voor het EFQM Excellence-model. Dit model is een gestructureerde zelfevaluatie methode en toont organisaties waar ze zich bevinden op het pad naar uitmuntendheid: het markeert de problemen en stimuleert het zoeken naar oplossingen.

Ook in 2001 bleef AWZ hard werken aan de invoering van integrale kwaliteitszorg:

Aanpassen beleid en strategie (1)

AWZ paste haar visie, missie en strategische doelen aan in functie van het beleid.

Onze projecten werden onderverdeeld in jaaropdrachten en doelstellingen. De jaaropdrachten wezen we toe aan de stuurgroepen en de doelstellingen aan trekkers. Voor de evaluatie van de doelstellingen en jaaropdrachten stelden we borgers aan, die samen met het COVA (college van afdelingshoofden) instonden voor de oplevering en bijsturing.

We ondernamen ook concrete acties:

Personeelsenquêtes (2):

Uit deze enquêtes blijkt dat de personeelstevredenheid bij AWZ toenam. Als meest sterke punten kwamen 'de inhoud van de functie' en 'de goede werksfeer' naar voor.

De Roadshow, die de directeur-generaal organiseerde in het kader van de komende herstructurering, resulteerde in merkbaar betere resultaten voor de categorieën: 'mate

waarin men geïnformeerd werd over de veranderingen met betrekking tot 'Beter Bestuurlijk Beleid' en 'de houding t.o.v. deze veranderingen'.

Klantenbevraging AWZ (3):

Omdat we onze dienstverlening voortdurend willen verbeteren, organiseerden we een enquête bij onze klanten. De vragen beperkten zich niet tot de huidige situatie, maar peilden ook naar toekomstige behoeften. Volgende onderwerpen kwamen aan bod: waterbeheersing, bediening van de kunstwerken, onderhoud en het afleveren van vergunningen.

Met de resultaten van deze bevraging in het achterhoofd, ondernamen we acties die onze dienstverlening tot vandaag optimaliseren.

Toepassing van de ISM/ISO norm bij de afdeling Vloot (4):

Het behalen van de ISM/ISO-norm (International Safety Management) in functie van procesoptimalisatie is voor de afdeling Vloot

een bijkomende doelstelling.

De belangrijkste opdracht van de afdeling Vloot is het inzetten en ter beschikking stellen van bemande vaartuigen. Zij werkten in 2001 verder volgens een eigen kwaliteitssysteem, nl. ISM/ISO .

Dit systeem heeft een dubbel doel:

- beschermen van het mariene milieu
- verhogen van de veiligheid op zee

Jaarlijkse EFQM zelfevaluatie (5):

Hiervoor werkten we een controlelijst uit per

criterium. Het resultaat van de zelfevaluatie was een reeks verbeteracties die we rangschikten volgen hun belang en de snelheid waarmee we ze zouden invoeren.

Balanced scorecard:

AWZ werkte verder aan de implementatie van een 'balanced scorecard'.

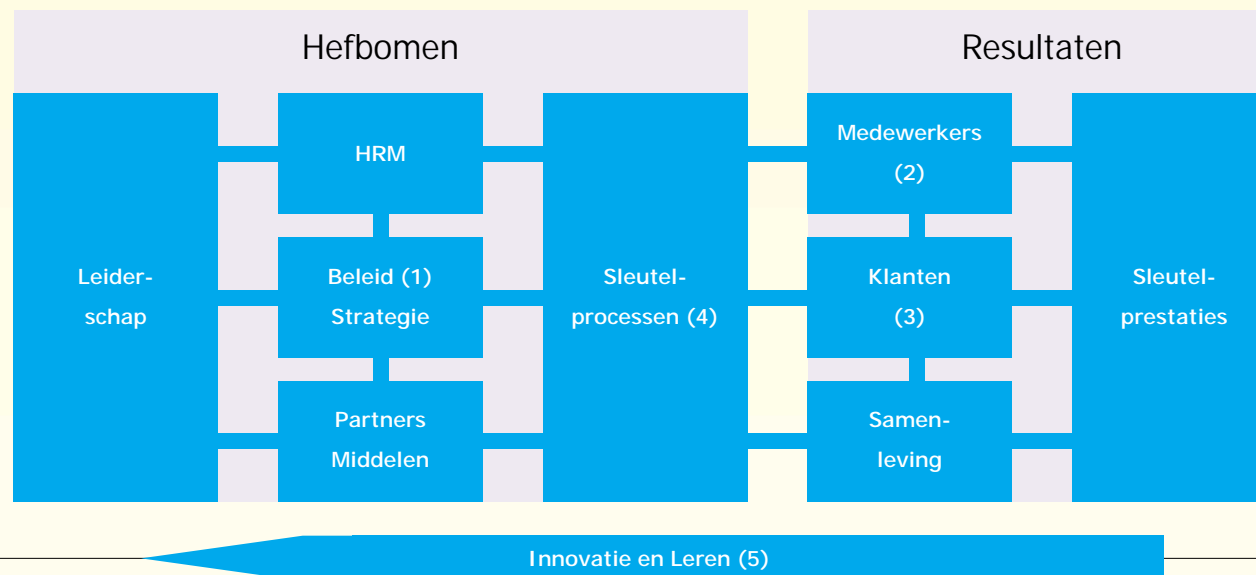
We identificeerden al onze hoofdprocessen en bepaalden voor deze processen meer dan 200 verschillende indicatoren.

Om deze balanced scorecard in te voeren

legden we een actieplan vast:

- We hebben een nieuw directieteam 'Sturing en controle' opgericht. Dit team begeleidt de invoering van de scorecard.
- De twintig meest cruciale indicatoren werden geselecteerd en worden systematisch opgevolgd.
- De balanced scorecard wordt in een eerste fase toegepast in een aantal pilootafdelingen: 'Vloot', 'Scheepvaartbegeleiding', 'Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek'

< 40 >



DENK- EN STUDIEWERK

MODDIE, denkwerk rond dienstenopdrachten

Het Standaardbestek 230 van de administratie Waterwegen en Zeewezen stelt de bepalingen en de voorwaarden vast die van toepassing zijn op de gunning en de uitvoering van werken in de openbare havens, aan de kust, in de maritieme toegangswegen en op de bevaarbare waterwegen van het Vlaamse gewest.

Binnen het Permanent Secretariaat SB 230 is de denktank MODDIE ontstaan, die zich buigt over MODELteksten voor DIENstenopdrachten.

Onder de leiding van dit Secretariaat sleutelt de werkgroep MODDIE aan de verdere uniformisering van de bestekken, met uitsluitende aandacht voor opdrachten, die op de meest diverse vorm van dienstverlening gericht zijn.

De modelteksten worden binnen de denktank opgemaakt door kleine, gespecialiseerde

werkgroepen en naderhand besproken met zowel interne als externe deskundigen. Na afwerking publiceert het Permanent Secretariaat SB 230 de modelteksten in boekvorm en op een CD-rom.

In februari 2001 verscheen een eerste uitgave. Behalve een modeltekst voor de administratieve voorschriften bevatte deze ook de te weerhouden aandachtspunten voor het uitschrijven en gunnen van dienstenopdrachten. Bovendien werden bijzondere voorschriften opgenomen van opdrachten voor de vloot, voorontwerpen, ontwerpen en stabiliteitsstudies, topografische opmetingen en technische haalbaarheidsstudies.

In een eerste vervolg verschenen teksten van opdrachten voor management, milieueffectenrapportstudies, bermbeheersplannen, bodemsanering en communicatie.

De gedrukte versies en de elektronische

dragers zijn voor iedereen verkrijgbaar bij het Permanent Secretariaat.

Voor gebruik binnen de administraties kunnen de modelteksten geraadpleegd worden via het intranet.

Een nieuw geavanceerd numeriek model van de Schelde

De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek ontwikkelde in 2001 een tweedimensionaal numeriek waterbewegingsmodel voor onderzoeksdoeleinden.

Het model beslaat het volledige tijgebonden deel van de Schelde op Belgisch grondgebied en bestaat uit 100.000 rekenpunten verdeeld over zes rekendomeinen (Dijlebekken, Netebekken, Schelde opwaarts Dendermonde,...) die als apart waterbewegingsmodel doorge-rekend kunnen worden.

DENK- EN STUDIEWERK

Bij de kalibratie van het model werden de beschikbare hydrografische en topografische meetgegevens van de voorbije tien jaar bij elkaar gebracht in digitale vorm.

Het model wordt in eerste instantie aangewend voor de studies rond het ontwerp van het gecontroleerd overstromingsgebied Krui-beke-Bazel-Rupelmonde en voor het analyseren van de slibbewegingsdynamiek in de Beneden-Zeeschelde ter hoogte van het Antwerpse havengebied.

Voor het doorrekenen en ontwikkelen van het model beschikt de afdeling, naast de expertise, ook over zeer krachtige informaticamiddelen en software.

De figuur laat een totaalzicht zien van de dijkcontouren van de Schelde in relatie met het rooster van de rekenpunten en een detail van de koppeling van twee deelroosters ter hoogte van de Rupelmonding.

Op termijn zal dit numerieke model verder worden uitgebouwd, zodat het een waardig alternatief wordt van het bestaande fysische schaalmodel van de Schelde, dat momenteel meer dan 2000 m₂ van het Waterbouwkundig laboratorium inneemt.

MaIS ontsluiting kusthavens

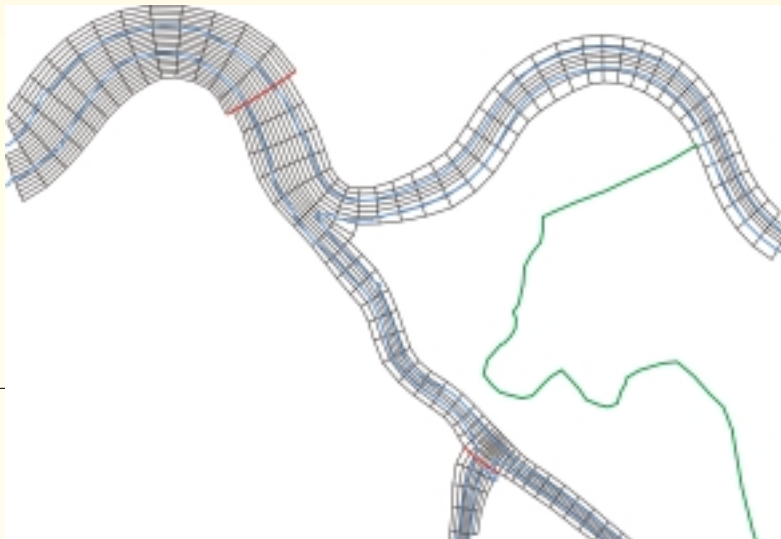
De administratie Waterwegen en Zeewezen heeft in 2000 – 2001 een Maatschappelijke

Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens via de binnenvaart laten uitvoeren.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is immers opgenomen dat de kusthavens (Zeebrugge en Oostende) als poorten van Vlaanderen een belangrijke motor vormen voor de economie. Een goede toegankelijkheid van deze poorten is belangrijk voor de uitbouw en het goed functioneren van deze poorten. De huidige verbinding van de kusthavens met het hinterland is echter zeer gebrekkig.

In de bindende bepalingen van het RSV zijn drie mogelijke alternatieven voor een betere aansluiting van de kusthavens Zeebrugge en Oostende op het hoofdwaterwegennet geselecteerd, met name:

- de verbetering van het bestaande kanaal Gent-Brugge
- een (nieuwe) (kanaal-)verbinding tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen
- de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding



<<< een totaalzicht van de dijkcontouren van de Schelde

Tevens is opgenomen dat voor de beoordeling van deze alternatieven de ruimtelijke en economische opportuniteiten voorafgaandelijk en gezamenlijk onderzocht en de prioriteiten bepaald moeten worden.

Door AWZ is hieraan invulling gegeven d.m.v. de MaIS, waarin een vernieuwende aanpak, steunend op de principes van de duurzame ontwikkeling, toegepast is. Concreet betekent dit dat, naast de traditionele economische en technische aspecten, tevens de verschillende aspecten binnen de dimensies milieu, sociaal en cultuur uitgebreid geëvalueerd zijn. Naast het minimaliseren van negatieve effecten is ook gestreefd naar een maximalisatie van de positieve effecten.

In de figuur zijn de drie alternatieven grafisch weergegeven.

Voor het tweede alternatief zijn op voorhand geen tracés vastgelegd. Binnen een zoekgebied (gearceerd gedeelte), dat zich grofweg situeerde tussen de E40, de Noordzee, de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen, zijn uiteindelijk twee geoptimaliseerde trajecten weerhouden.

Bij het zoeken naar deze geoptimaliseerde trajecten zijn een aantal ruimtelijke principes, zoals het bundelen van water- en wegverkeer, en een aantal veto's, zoals het doorkruisen van dicht bebouwde woonkernen gehanteerd.

Uiteindelijk zijn dus vier scenario's verder uitgewerkt en geoptimaliseerd, met name:

- de verbetering van het bestaande kanaal Gent-Brugge
- een nieuwe noordelijke kanaalontsluiting langs de N49
- een nieuwe zuidelijke kanaalontsluiting langs het Afleidingskanaal van de Leie
- de kustvaart

In de MaIS zijn in het vooruitzicht van de opmaak van de strategische plannen van de havens geen trafiekprognoses opgesteld. Wel is voor elk van de scenario's een sociale kosten-batenanalyse uitgevoerd en is nagegaan bij welk vervoersvolume de baten positief worden.

De studie heeft niet geleid tot één geoptimaliseerd scenario, maar wel in een aantal ontwikkelingsschetsen die stappen in de richting van een betere ontsluiting van de kusthavens voor de binnenvaart bevatten en die verschillen in aanpak, tempo, prioriteiten, Voor elk van deze



<<< de drie alternatieven grafisch weergegeven

ontwikkelingsschetsen zijn de ingrepen en hun effecten (zowel positieve als negatieve) uitgebreid beschreven. De uiteindelijke keuze tussen deze ontwikkelingsschetsen is een beleidsbeslissing, die bepaald zal worden door de beleidsdoelstellingen met betrekking tot ruimte, economie, transport,

De Maatschappelijke Impactstudie is dus te beschouwen als één stukje van een grote puzzel. Naast de binnenvaart dienen nog de andere modi (weg en spoor) bestudeerd te worden. Ook de strategische plannen zullen nog bijkomende informatie moeten verschaffen.

Op basis van deze gegevens en eventueel nog andere bijkomende studies (n.a.v. de beleidsvragen) kan door de Vlaamse regering dan een beslissing genomen worden.

< 44 >



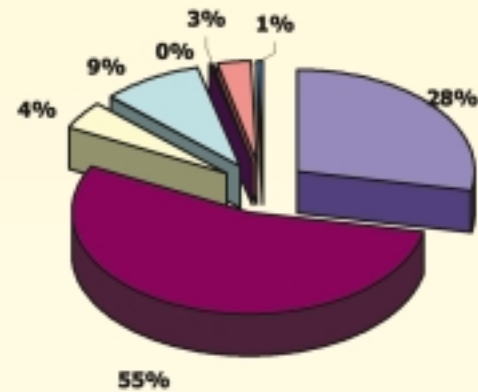
de haven van Zeebrugge

STATISTIEKEN










STATISTIEKEN

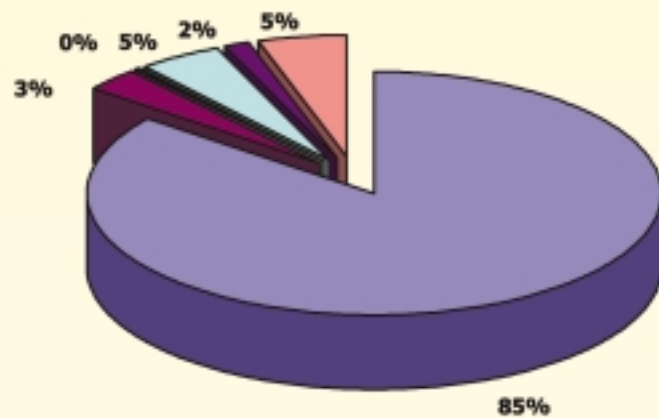
BEGROTING









<46>

BEGROTING AWZ	gewone begroting	V I F	totaal
 Waterwegen en Binnervaart	2.830,3	3.960,0	6.790,3
 Havens en Maritieme toegang	7.084,3	6.112,9	13.197,2
 Loodswezen, Zeescheepvaart	1.073,6	15,0	1.088,6
 Zee- en rivierwaterkering	362,0	1.850,4	2.212,4
 Hydrologisch onderzoek	76,1	0,0	76,1
 Integraal waterbeheer	698,4	0,0	698,4
 Heffingen en schadevergoeding enz.	0,0	145,6	145,6
	12.124,7	12.083,9	24.208,6

Bedragen in miljoen BEF

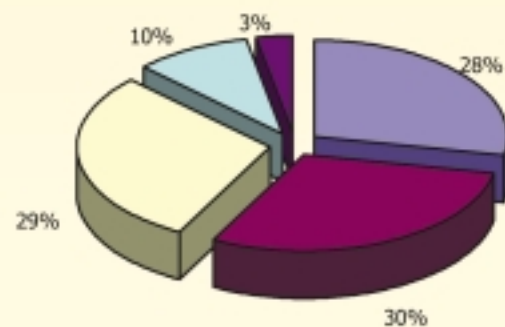


<47>

BEHEERSVERDELING		
	Waterwegen en Havens	20.693,5
	Integraal waterbeheer	698,4
	Hydrologie	76,1
	Zeewezen	1.119,2
	A O S O	390,0
	V O I 's (incl. PBV)	1.177,1
		24.154,3

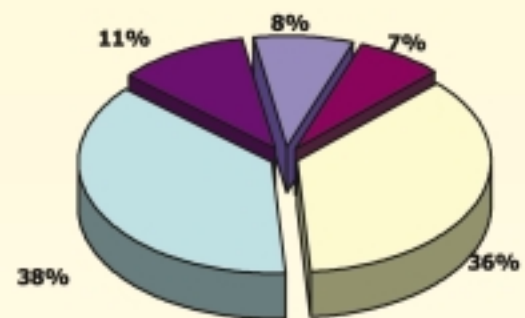
STATISTIEKEN

BEGROTING



<48>

HAVENS - MT - WATERBEHEER	Bedrag
Maritieme toegangswegen	6.400,4
Havens	6.841,0
Waterwegen en Binnenvaart	6.747,0
Zee- en rivierwaterkering	2.200,9
Integraal waterbeheer	698,4
	22.887,7

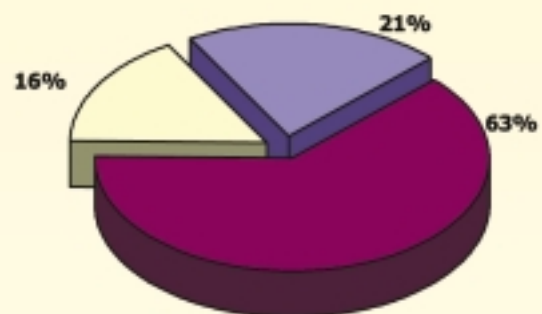


<49>

MARITIEME TOEGANG	gewone begroting	V I F	totaal
Verdieping Westerschelde	525,0	0,0	525,0
Onderzoek en studies	26,9	448,8	475,7
Onderhoud Kust	2.085,2	214,9	2.300,1
Onderhoud Antwerpen	2.410,2	0,0	2.410,2
Onderhoud Gent	689,4	0,0	689,4
	5.736,7	663,7	6.400,4

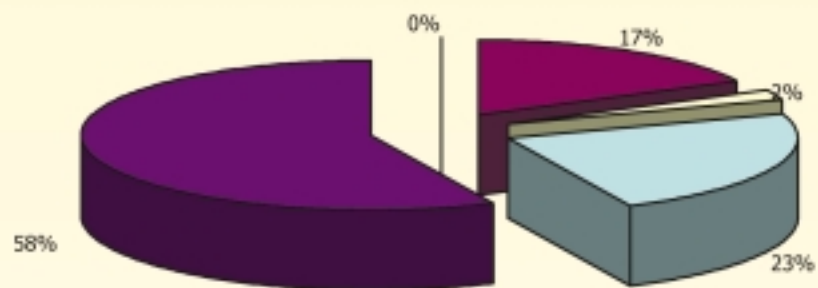
STATISTIEKEN

BEGROTING



<50>

HAVENS	onderhoud	investering	totaal
Kust	344,1	1.102,9	1.447,0
Antwerpen	917,0	3.359,2	4.276,2
Gent	76,3	1.041,5	1.117,8
	1.337,4	5.503,6	6.841,0

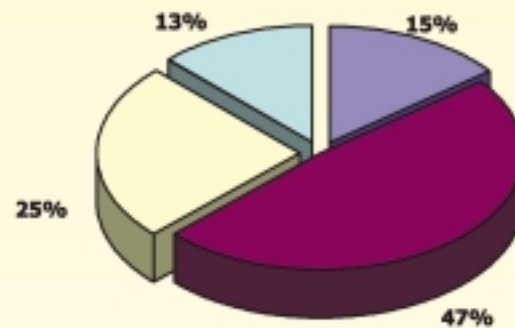


<51>





BINNENVAART	bedrag	te besteden	
Promotie	2,7		
V O I 's (incl. PBV)	1.177,1		
Exploitatie veren	151,2		
Onderhoud (incl. EM 240 MF)	1.567,5	750,0	47,85%
Investering	3.848,5	1750,0	45,47%
	6.747,0	2.500,0	37,05%

STATISTIEKEN

BEGROTING



<52>

	WATERBEHEERSING EN ZEEWERING		totaal
	onderhoud	investering	
 Sigmaplan (excl. K.B.R.)		320,0	320,0
 Waterbeheersing	343,0	718,0	1.061,0
 Kustverdediging		544,0	544,0
 Buitengewoon onderhoud	7,5	268,4	275,9
	350,5	1.850,4	2.200,9

STATISTIEKEN

PLEZIERVAART

Gebruiksintensiteit voor de op zon- en feestdagen bediende kunstwerken

Periode in 2001: 1 mei 2001 - 23 september 2001
(27 zon- en feestdagen)

Vergelijking 2000/2001	Gemiddeld aantal doorvaarten per zon- of feestdag				Toename of afname
	1998	1999	2000	2001	
Afdeling Waterwegen Kust					
<u>Kanaal van Brugge naar Oostende</u>					
- Plassendalebrug	4.21	6.73	4.5	5.26	+ 17 %
- Sas Slijkens Oostende	2.08	3.31	1.85	3.37	+ 82 %
<u>Kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort</u>					
- Plassendale sluis	9.13	9.12	11.73	13.11	+ 12 %
- Gravensluis Nieuwpoort	6.04	6.62	9.12	6.8	- 25 %
- St. Jorissluis	13.08	12.42	11.69	11.63	- 1 %
<u>Kanaal van Nieuwpoort naar Duinkerken</u>					
- Veurnesluis Nieuwpoort	3.08	2.12	3.27	3.55	+ 9 %
- Nieuwpoortsluis Veurne	4.00	2.12	3.35	3.93	+ 17 %
<u>Kanaal van Lo</u>					
- Fintele sluis	2.92	3.00	3.23	4.17	+ 29 %
<u>Kanaal van Ieper naar de IJzer</u>					
- Boezinge sluisen	3.58	4.54	3.46	3.41	- 1 %
<u>Kanaal van Gent naar Brugge</u>					
- Moerbrugge	23.92	25.08	28.85	31.59	+ 10 %
- Steenbrugge	24.29	28.00	29.19	31.59	+ 8 %
- Katelijnepoortbrug	10.58	14.12	18.19	22.22	+ 22 %
- Dammeport	9.83	11.85	12.73	16.26	+ 28 %
- Nieuwegebrug	10.63	11.12	14.23	17.78	+ 25 %
Totaal afdeling Waterwegen Kust			155.39	174.67	+ 12 %

<53>

<54>

Vergelijking 2000/2001	Gemiddeld aantal doorvaarten per zon- of feestdag				Toename of afname
	1998	1999	2000	2001	
Afdeling Bovenschelde					
<u>Gekanaliseerde Dender</u>					
-sluis Geraardsbergen	3.00	2.04	5.77	5.33	- 8 %
-sluis Aalst	3.29	3.65	4.35	7.3	+ 68 %
-sluis Dendermonde	4.21	4.46	4.58	5.81	+ 27 %
<u>Afleidingskanaal der Leie</u>					
-Schipdonk	9.29	12.12	8.4	6.37	- 24 %
<u>Ringvaart om Gent</u>					
-Merelbeke	13.50	11.35	11.5	10.74	- 7 %
-Evergem	27.67	28.62	29.77	31.07	+ 4 %
<u>Boven-Schelde</u>					
- Asper	4.50	10.96	7.04	7.26	+ 3 %
- Oudenaarde	4.13	9.15	7.5	6.85	- 9 %
- Kerkhove	3.54	4.35	4.35	4.59	+ 6 %
<u>Moervaart</u>					
- Overleidebrug	3.92	4.65	5.96	6.11	+ 3 %
<u>Leie</u>					
- St. Baafs-Vijve	13.54	12.27	10.65	11.59	+ 9 %
- Harelbeke	13.88	12.08	10.12	9.22	- 9 %
- Menen	5.58	4.15	3.27	6.81	+ 108 %
- Tolpoortbrug	9.21	10.62	12.15	10.52	- 13 %
- Astene	10.50	12.89	13.81	11.52	- 17 %
<u>Kanaal van Roeselare naar de Leie</u>					
- Ooigem	5.04	5.54	4.462	4.89	+ 10 %
<u>Kanaal van Bossuit naar Kortrijk</u>					
- Bossuit	3.13	3.15	3.54	3.04	- 14 %
- Sluis n° 11 in Kortrijk	2.29	1.62	2.27	2.52	+ 11 %
Totaal afdeling Bovenschelde			141.992	151.54	+ 7 %

STATISTIEKEN

PLEZIERVAART

Vergelijking 2000/2001	Gemiddeld aantal doorvaarten per zon- of feestdag				Toename of afname
	1998	1999	2000	2001	
Afdeling Zeeschelde					
- Viersel	7.50	10.19	10.92	11.67	+ 7 %
- Duffelsluis	7.67	8.50	10.23	10.93	+ 11 %
<u>Dijle</u>					
- Benedensluis	1.00	2.38	4.19	3.89	- 7 %
Totaal afdeling Zeeschelde	16.17	21.07	25.34	26.49	+ 5 %

<55>



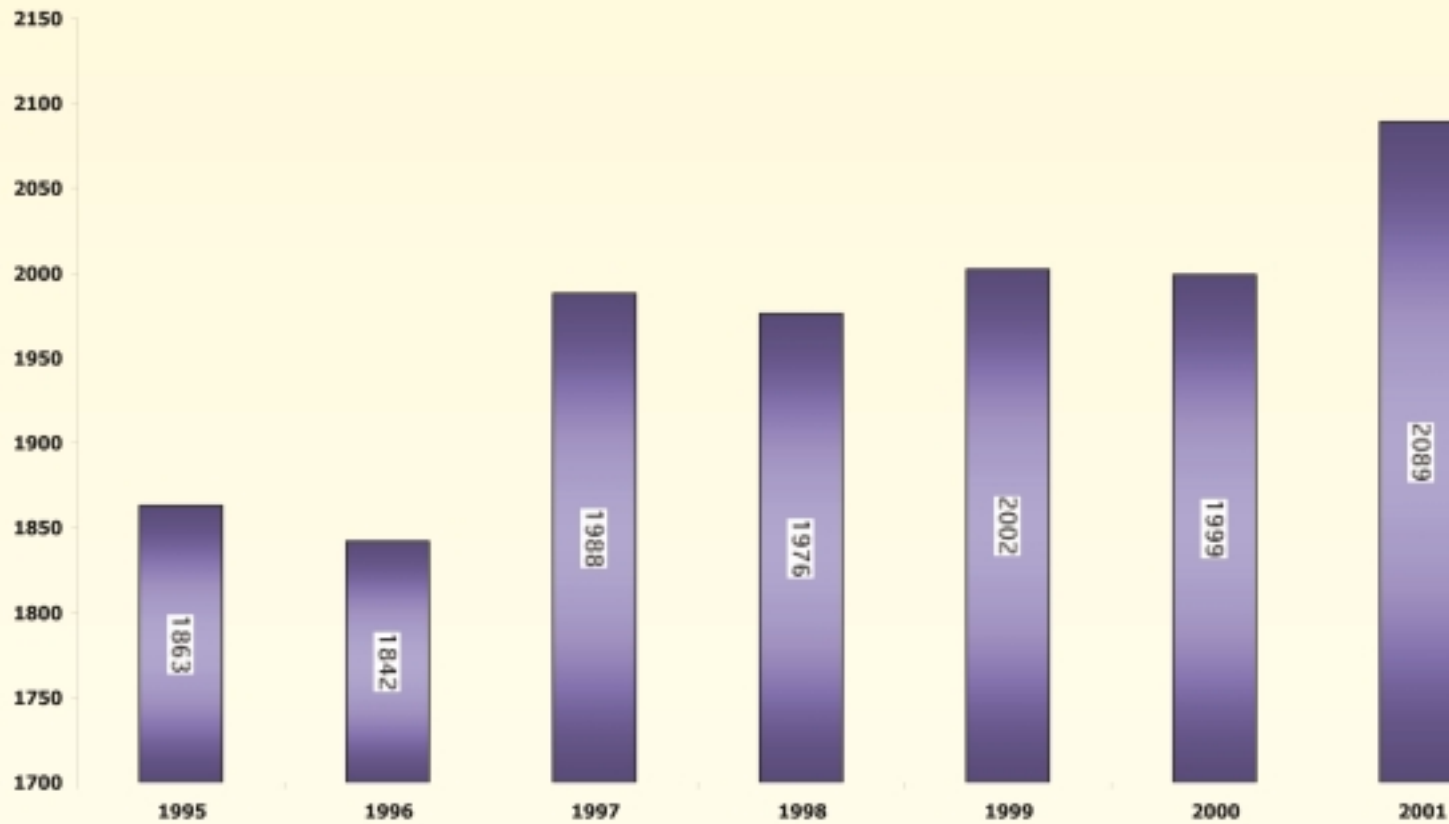
<<< jachthaven in Nieuwpoort

STATISTIEKEN

PERSONEEL

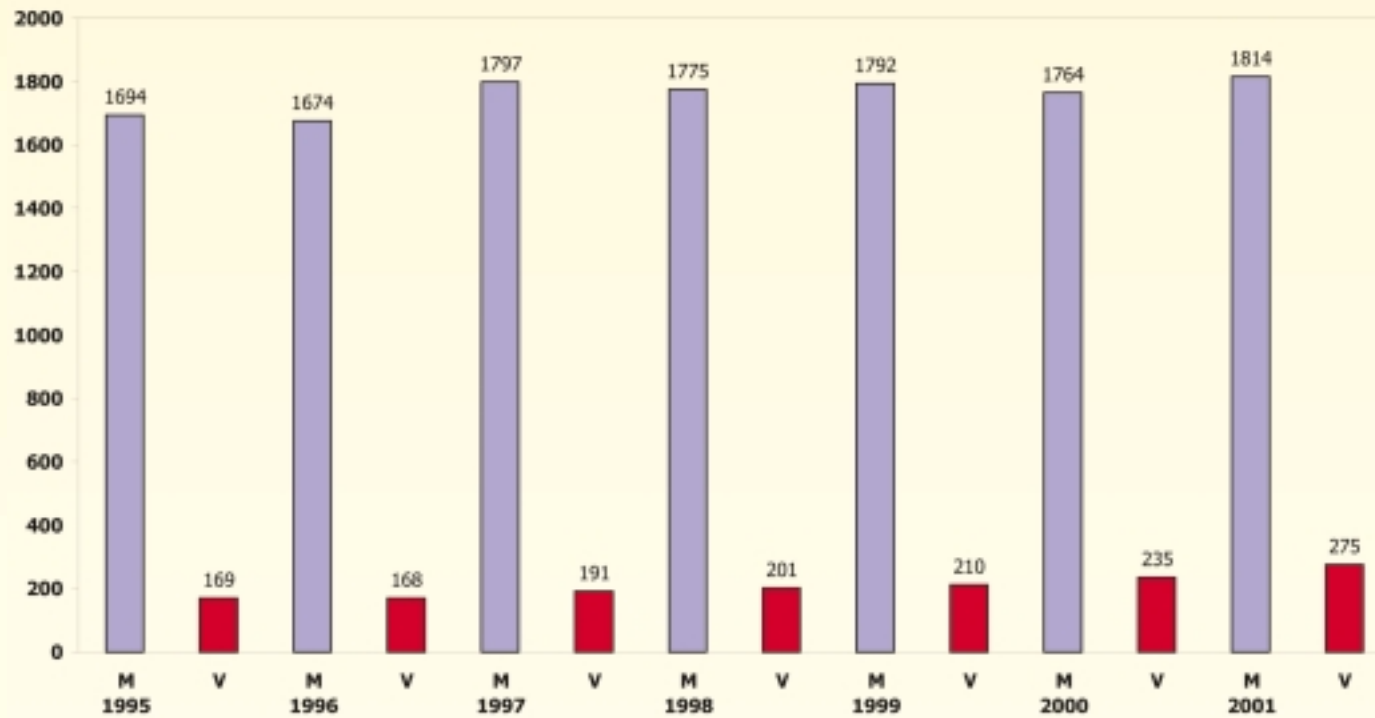
AWZ 1995-2001

<56>



Evolutie van het aantal personeelsleden van AWZ 1995-2001

AWZ - Mannen-Vrouwen - 1995-2001



<57>

Evolutie van het aantal mannen en vrouwen van AWZ 1995-2001

ALGEMEEN

ADRESSEN EN BEVOEGDHEDEN

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 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

Opdrachten:

- 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)

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 Strubbe

Opdrachten:

- bereidt het Vlaams havenbeleid voor en coördineert de uitvoering ervan
- 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

<58>

het Graaf de Ferrarisgebouw in Brussel >>>



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 Zeewezen en analoge opdrachten voor andere binnen- en buitenlandse overheidsdiensten en voor bedrijven uit de privésector



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 scheepvaartwegen

<59>

Afdeling Maas en Albertkanaal

Lombardstraat 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

ALGEMEEN

ADRESSEN EN BEVOEGDHEDEN

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

<60>

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
- implementeert het Havendecreet
- voert het Sociaal Begeleidingsplan Doel en de wet Chabert uit

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 tot en met 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



het loodsgebouw aan de Tavernierkaai in Antwerpen >>>

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 havens van Zeebrugge, Oostende en de kusthavens Blankenberge en Nieuwpoort
- beheert het kanaal Brugge-Oostende, Plassendale-Nieuwpoort, en de kanalen in het IJzerbekken
- beheert het hydrometeostation in Zeebrugge

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 Sigmaplan 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

<61>

Administratief Centrum in Oostende



Vlaams Administratief Centrum in Antwerpen



ALGEMEEN

ADRESSEN EN BEVOEGDHEDEN

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

<62>

Het Scheldecoördinatiecentrum in Vlissingen is één >>>
van de locaties van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.



COLOFON

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

Uitgave:

Brussel, september 2002

Jaarboek te verkrijgen bij:

Administratie Waterwegen en Zeewezen
directoraat-generaal
Tom Moortgat
Graaf De Ferraris-gebouw
koning Albert II-laan 200 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