

31

MDK-ACTUEEL

Speciale transporten

Nieuwsbrief - september 2014

AGENTSCHAP
MARITIEME
DIENSTVERLENING &
KUST

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse overheid staat in voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.

NIEUWE VEERBOOT	1
DOOP CASTOR.....	2
NOORDZEETERMINAL.....	3
SPECIALE TRANSPORTEN.....	4
BRUG HET WRAKHOUT.....	6
ZEEDIJK WENDUINE.....	7
CONCESSIE RYCO	7
BLAUWE LOPER.....	8

NIEUWE VEERBOOT IN ANTWERPEN

Begeleid door een watersalut van de ZEE-SCHELDE leverde scheepswerf Van Os uit Yerseke (Nederland) op maandag 7 juli 2014 een nieuwe veerboot (voetgangers) aan VLOOT. De scheepswerf startte officieel op vrijdag 10 januari 2014 met de afbouw van het vaartuig. De veerboot zal na een familiarisatie- en proefperiode de meer dan 80 jaar oude veerpont SIMON STEVIN vervangen op de Schelde.

Het vaartuig zal zoals haar voorganger opereren op de verbinding tussen Kruikeke en Hoboken. De PIETER BRUEGEL is 28,65 meter lang en 9 meter breed.

De veerdienst tussen Kruikeke en Hoboken vormt een belangrijke meerwaarde voor het woon-werk en het woon-school verkeer dat bijna 75% inneemt van het totaal gebruik. In 2013 hebben meer dan 300.000 personen gebruik gemaakt van deze veerdienst. Net zoals alle VLOOTvaartuigen en veren vaart de PIETER BRUEGEL op zwavelarme brandstof.

De naam verwijst naar de schilder (1520-1569) die opgenomen werd in de Antwerpse schildersgilde in 1546. De naam van de veerboot ligt zodoende in dezelfde lijn (Vlaamse kunstschilders) als de vorige (JAN VAN EYCK) die in 2006 werd geleverd in Antwerpen.

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen
is maritiem



KUSTWACHT

DOOP CASTOR

Op 10 juli is de P901 Castor, het nieuwe patrouillevaartuig van Defensie, gedoopt in de marinebasis in Zeebrugge. Een tweede patrouilleschip, de Pollux, is momenteel nog in aanbouw. De nieuwe patrouilleschepen zullen de taken overnemen van de drie verouderde hulpschepen of Ready Duty Ships Stern, Valcke en Albatros.

Niemand minder dan Koningin Mathilde heeft de Castor gedoopt. Zij is ook meter van het schip. Het is de eerste keer in twintig jaar dat Defensie zelf schepen laat bouwen.

De ultramoderne patrouilleschepen zijn speciaal ontworpen om stabiel te blijven in zware weersomstandigheden en kunnen varen aan een hoge snelheid, maar zijn toch zuiniger dan hun voorgangers.

De nieuwe schepen zijn multi-inzetbaar en zullen hoofdzakelijk Defensie/kustwachttaken uitvoeren. Elk patrouilleschip zal een vijftienkoppige bemanning tellen met nog ruimte voor vijftien passagiers.

Zo zal het geen probleem zijn om interventies uit te voeren in samenwerking met andere kustwachtpartners of in het kader van internationale operaties. ■



DOOP VAN EEN SCHIP

De Castor werd gedoopt op de gekende manier: door het stukslaan van een fles champagne tegen de boeg van het schip. Hoewel dit nu wijdverspreid is, deed het gebruik van champagne tijdens scheepdopen echter pas zijn intrede in de 19de eeuw. Daarvoor werd meestal wijn gebruikt. Dat ritueel gaat terug tot gebruiken bij de oude Egyptenaren, Grieken en Romeinen die de goden opriepen om de bemanning van het schip te beschermen

en hierbij wijn of water over de boeg lieten vloeien als eerbetoon. Bij de Vikingen werd zelfs bloed geofferd, wat dan later vervangen werd door een minder gewelddadig alternatief, een fles (bloed)rode wijn. Dat het niet altijd wijn of champagne hoeft te zijn, bewijst de doop van het vliegdekschip HMS Queen Elizabeth op 4 juli 2014. Gezien het schip in Schotland gebouwd werd, gebeurde de doop met een fles single malt whisky. ■



De foto's op deze pagina zijn van Jorn URBAIN



NOORDZEETERMINAL ANTWERPEN

LOODSWEZEN

Vaak hebben we al stil gestaan bij de schaalvergroting in de scheepvaart, voornamelijk dan bij de containergiganten waar dit proces onverminderd doorgaat. Onlangs besliste het G6 consortium (Hapag Lloyd, OOCL, APL, Hyundai, MOL, NYK) om hun schepen die in Antwerpen de Noordzeeterminal aanlopen te 'upgraden' naar eenheden van 13.000 TEU met een lengte van 366 meter.

Voor de Schelde is 366 meter al lang niets nieuws meer, maar voor de Noordzeeterminal betekende het wel een primeur die grondig moest voorbereid worden.

Er werd dan ook onmiddellijk toelating gevraagd aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) op basis van de scheepsgegevens van de rederijen. Tevens werd advies gevraagd aan het Vlaamse en het Nederlandse Loodswezen in het bijzonder voor het zwaaien op de rivier.

Na grondig onderzoek door de loodsen werd toelating gegeven voor een reeks proefreizen



Naar aanleiding van de voorbereidingen voor het aanlopen van de Noordzeeterminal brachten de leden van de G6 een bezoek aan het ACC en de VTS te Antwerpen

mits voldaan werd aan enkele randvoorwaarden. Alle proefreizen verliepen zoals verwacht probleemloos. Inmiddels is de nieuwe 'call-size' aan de Noordzeeterminal een wekelijkse routine geworden.

Bij een volgende herziening van de op-en afvaartregeling naar Antwerpen zal dan ook de Noordzeeterminal meegenomen worden in het rijtje terminals die in aanmerking komen voor ULCS schepen. ■



SPECIALE TRANSPORTEN

Speciale transporten zijn erg spectaculair en vragen een grondige voorstudie en talrijke contacten met verschillende partijen en instanties. Vaak is transport over het water de enige mogelijkheid om grote en ondeelbare stukken te vervoeren.

Bij complexe projectdossiers over zee of op de Schelde is de inzet en de expertise van MDK een onmisbare voorwaarde. Gelukkig voor ons land slagen heel wat constructiebedrijven erin om betrokken te worden bij de realisatie van windmolenparken op de Noordzee. De laatste jaren zijn de constructeurs van dergelijke projecten een belangrijke klant geworden.

Wat opvalt zijn de gigantische afmetingen van de lading. Experts bij de GNA en het Loodswezen worden steeds meer ingeschakeld voor het vervoer van projectlading van de klant naar de projectsite.

Daarom gingen we onlangs praten met Kapitein Eric Poirier, nautisch diensthoofd bij het Loodswezen te Antwerpen. Kapitein Poirier heeft al jaren ervaring met sleeptransporten op de Schelde.

Hoe verloopt de voorbereiding?

Eric Poirier: Wanneer een dergelijk project in de markt komt contacteert de klant ons al in een zeer vroeg stadium om een eerste plan op te maken voor de transporten. Vaak wordt op basis van onze informatie het pro-

ject bijgestuurd of aangepast om het vervoer veilig te laten verlopen. Uiteraard zijn we niet betrokken bij de financiële uitwerking maar wel bij de operationele voorbereiding en planning. Zo adviseert het loodswezen qua getijden, stroming, diepgang en maximale afmetingen van schip of ponton aan de kade. Dit alles heeft een grote invloed op het correct afmeren en het verdere sleeptransport.

Welke rol vervult de loods?

Eric Poirier: Bij de voorbereiding speelt de Technische Werkgroep van de loodsen een cruciale rol. Door hun jarenlange ervaring zijn zij het best geïnformeerd over de stroming en de manoeuvres. De loodsen beschikken over de noodzakelijke know-how om dergelijke delicate manoeuvres met succes uit te voeren. Tijdens het sleeptransport zal de loods vanop de sleepboot zijn loodsadvies geven en zorgen voor contact met VTS en de overige verkeersdeelnemers.





Kapt. Eric Poirier



Wie verleent de vereiste toelating?

Eric Poirier: Voor de noodzakelijke toelatingen op de Schelde en op zee is dan weer de

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit te Vlissingen verantwoordelijk. Indien de transporten vanuit een kusthaven plaats vinden worden de toelatingen door het MRCC van de afdeling Scheepvaartbegeleiding gegeven.

Kan je enkele recente voorbeelden geven?

Eric Poirier: Recent hebben we het Humber Gateway project en het Amrumbank project gehad.

“De loodsen beschikken over de noodzakelijke know-how om dergelijke delicate manoeuvres met succes uit te voeren.”

Het Humber Gateway project is een windmolenpark langs de Kust van Yorkshire en aan de monding van de Humber. Er worden 73 windturbines van elk 136 m hoog ingepland. De turbines worden gebouwd in modules van 30 meter met een diameter van 5 m. Het

project startte vorig jaar en in totaal zijn 18 sleeptransporten voorzien.

Het Amrumbank project is voorzien in de Duitse EEZ (1) 35 km ten noorden van Helgoland en 37 km ten westen van Amrum, een eiland in het Duitse deel van de Waddenzee. Ook hier worden de turbines in Hoboken gebouwd en over de Schelde vervoerd. Elke windturbine zal een hoogte van 150 meter hebben. Het afladen van de secties op de pontons gebeurt volgens een strikt schema. Na de eerste twee

modules wordt het ponton bij stil van hoog water gezwaaid en daarna verder afgeladen.

Medio 2014 is het Luchtenduin project in Nederland gestart. 23 km uit de kust ter hoogte van Zandvoort / Noordwijk-aan-Zee wordt een windmolenpark gebouwd. Het park zal uit 43 windmolens bestaan, elk met een hoogte van 137 m. De rotors hebben een diameter van 112m. De totale productie voorziet een capaciteit van 129 MW goed voor 150.000 huishoudens.

Rotors, masten en transitiestukken worden in Hoboken gebouwd en verscheept per ponton naar Vlissingen (Sloehaven).

In Vlissingen worden de elementen afgeladen op een speciale transport- en installatieschip, AEOLUS. Het schip van 139 m lang, 38 m breed en met een ontwerpdiepgang van 5.7 m is uitgerust om de installatie van de windmolens door middel van zijn eigen jack-ups te verzorgen en heeft een hefvermogen van 900 ton



BRUG HET WRAKHOUT

Even vóór de aanvang van het toeristisch seizoen is in de badplaats Wenduine (De Haan) een nieuwe brug over de Koninklijke Baan officieel opengesteld voor het publiek. De brug Het Wrakhout biedt de gebruikers comfort en veiligheid.

Wandelaars en vakantiegangers moesten ter plaatse vanaf de campings en het woongebied 4 rijvakken van de kustweg oversteken en 2 sporen van de Kusttram, tot de afdeling KUST er Het Wrakhout optrok.

De brug biedt fietsers, voetgangers en strandrecreanten een veilige oversteek. Omwille van landschappelijke en natuurwaarden van het gebied is gekozen voor een constructie die niet alleen functioneel is maar ook heel wat beeldkwaliteit biedt.

De brug is een ontwerp van het bureau West 8–Urban Design & Landscape Architecture. De architectuur is eigenzinnig en wil een ononderbroken contact realiseren met de zeewind, het opwaaiende zand en de zilte strandsfeer. De houten constructie oogt chaotisch en verwijst zo naar aangespoeld wrakhout.



De brug sluit in de duinen aan op bestaande wandelpaden en de bestaande houten trap met uitkijkplatform. Het Wrakhout past in de Kustfietsroute en de Kustwandelroute. De werken zijn in 2013 gestart.

De brug is gebouwd met 100 kubieke meter tropisch Azobé-hout met FSC-label. Er is ruim 30 ton profielstaal in verwerkt. In de vakwerken

zitten 600 balken van verschillende lengte. Het Wrakhout kost iets meer dan 2 miljoen euro.

Bestuurders van de betrokken kustgemeente noemen het bouwwerk een aanwinst voor het kusttoerisme en nemen die op in hun eigen recreatieve routes. De talloze gebruikers hebben de voorbijzomer unaniem hun enthousiasme over het comfort en de veiligheid geuit.

De brug wordt nu al een nieuwe baken in het kustlandschap genoemd, een opvallende oversteek die verwondering en bewondering opwekt. Door de combinatie van veiligheid, mobiliteit, natuur, landschapsbeleving, zachte recreatie en architectuur is de constructie een schoolvoorbeeld van geïntegreerde kustontwikkeling, een stokpaardje van de afdeling KUST.

Ondanks de onvermijdelijke controverse over 'schoon en lelijk' durfde een lokale Vlaamse volksvertegenwoordiger het aan om Het Wrakhout als 'een permanent Beaufort-kunstwerk voor De Haan' te duiden.

Op de site www.afdelingkust.be zijn spraakmakende foto's te zien en een dynamische promotiefilm. ■



Aan de toegang tot de brug staat een fraai 3-talig infobord

ZEEDIJK WENDUINE

Op 1 september is het jongste project van het Masterplan Kustveiligheid gestart. Op de eerste schooldag doken op de zeedijk van Wenduine de eerste zware machines op die moeten instaan voor de totale renovatie van deze zeeverende constructie, voor de bouw van een bredere, mooiere en veilige dijk.

Tussen 1 september 2014 en half juni 2015 zal de afdeling KUST de zeedijk en de Rotondedijk volledig afbreken en heropbouwen. Tussen de Rotonde en de EHBO-hulppost halverwege wordt de nieuwe dijk 10 meter breder dan de huidige. Vanaf de hulppost tot aan de Manitobahelling zal de dijk drie meter breder zijn. Behalve breder wordt de vernieuwde zeedijk ook aantrekkelijker voor wandelaars, toeristen en recreanten. Er komt een rijweg en een wandelgedeelte met terrassen en zitbanken. Er is nieuwe betegeling voorzien.

Wenduine (De Haan) is in het Masterplan Kustveiligheid omschreven als één van de meest kwetsbare zones met hoog overstromingsrisico. Het is duidelijk dat het hoofddoel van de huidige werken de bescherming is van de badplaats tegen superstormen.

Op het gestabiliseerde nieuwe dijklichaam worden 2 stormmuren gebouwd. De zee-waartse stormmuur krijgt een vorm waarbij



de neus die boven het strand uitsteekt moet dienen om stormgolven te keren. De muur wordt verankerd met 6 meter lange palen. De landwaartse muur krijgt de vorm van een zitbank. De 2 muren samen vormen een 'stilling wave basin', een kuip waar overslaande stormgolven hun energie verliezen en hun kracht om bebouwing te bedreigen.

Ook de Rotondedijk wordt volledig vernieuwd, met zitbanken en een windscherm.

Op 1 september zijn de werken gestart voor de zeedijkverbreding van west naar oost. Gelijktijdig zijn van oost naar west werken voor nieuwe rioleringen en nutsvoorzieningen aan-

gevat. In een 1ste fase zal men de funderingspalen voor de zee-waartse muur plaatsen en meteen de funderingen voor de landwaartse muur. Tegelijk wordt de Rotonde aangepakt. Pas na de jaarwissel, na het aanvoeren van grond voor het dijklichaam, kan een betonnen onderlaag worden aangebracht en kan de betegeling starten.

De afdeling KUST voorziet permanente en doelgerichte communicatie in samenwerking met de andere opdrachtgevers. Informatie over en opvolging van de werken komt op de site www.kustveiligheid.be. ■

CONCESSIE RYCO

Bij de aanvang van het vaarseizoen voor de pleziervaart ondertekende MDK-administrateur-generaal Jacques D'Havé met commodore Rudy Dobbelaere en het bestuur van de Royal Yachting Club Oostende een concessieovereenkomst van 29 jaar voor de exploitatie van de oudste Belgische jachtclub. De RYCO is opgericht in 1846 en sinds 1906 gehuisvest in het ondertussen beschermde clubhuis op de

landtong tussen de Spuikom en de havengeul van Oostende. Aan het einde van de jaren '80 lag de historische locatie onder vuur, onder meer door plannen voor een zeesluis. Van toen af leefde de club in onzekerheid. Door de langlopende concessie blijft de locatie behouden en heeft het RYCO-bestuur voldoende rechtszekerheid om te investeren in een kwalitatieve uitbating. ■



BLAUWE LOPER



NAVY DAYS 5-6 JULI 2014 ZEEBRUGGE

11de NIEUWPOORT INTERNATIONAL BOAT SHOW

Op vrijdag 24, zaterdag 25 en zondag 26 oktober loopt op de rechteroever in de Jachthaven van Nieuwpoort de 11de editie van de NIBS-Nieuwpoort International Boat Show.

Behalve een ruim 3000 m² grote beurs van diensten, materialen en toebehoren voor de pleziervaart zijn er zowat 200 aangemeerde boten te bezichtigen. De afdeling KUST pakt er andermaal uit met een infostand over haar projecten in de kustjachthaven.

Van de site www.afdelingkust.be kan je een gratis toegangskaart downloaden. Meer info op www.NIBS.be



DOE MEE EN WIN!

Deze keer maak je kans op het boek "14-18 op zee" van Freddy Philips over de Belgische schepen en zeelui tijdens de Grote Oorlog.

Van dit mooie boek geven we vijf exemplaren weg! Herken je de foto hiernaast? Dan maak je kans om te winnen.



Meedoen kan nog tot 31 oktober 2014 op:
www.agentschapmdk.be/wedstrijd

De winnaars zullen persoonlijk op de hoogte worden gesteld.

NIEUWE HUISSTIJL

Zoals je misschien al gemerkt hebt, ziet deze editie van de MDK-actueel er lichtjes anders uit. Dit heeft alles te maken met de nieuwe huisstijl van de Vlaamse overheid. Voor deze huisstijl is er een nieuw leeuwlogo ontworpen. De bestaande logo's van de agentschappen worden vervangen door een typografisch logo. Zowel voor dit logo als de teksten in dit magazine is het nieuwe unieke lettertype 'Flanders Art' gebruikt.

Colofon

Jaargang 9 - nummer 31 - september 2014 - driemaandelijks magazine

Redactie: Tony Vuylsteke, Rita Bertens, Eva Descamps, John Pauwels, Yvette Vandevelde, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Katty Cypers, Charlotte Devriendt

Verantwoordelijke uitgever: Kapt. Jacques D'Havé, administrateur-generaal, Maritieme Dienstverlening en Kust

Contact: Tom Moortgat, tel 02-553 77 12, fax 02-553 77 05, tom.moortgat@mowvlaanderen.be

Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel