

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.

DOOP SIRIUS.....	1
DYNAMISCHE KIELSPELING .....	2
TRANSPORT LOODSEN .....	3
LOODSENVERVOER HYBRIDE .....	3
UITBREIDING ZWIN .....	4
ZANDSUPPLETIES .....	5
MARITIEME WETENSCHAPPEN.....	6
BINNENVAARTOPLEIDING .....	6
ARCHIEF.....	7
BLAUWE LOPER .....	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen  
is maritiem

## DOOP SIRIUS

**Begeleid door de zon die overdag het helderste object is aan de hemel, doopte Sabine Hagedoren op vrijdag 14 april 2017 het vaartuig genoemd naar de helderste ster aan de nachtelijke hemel.**

Scheepshoorns van SPN 09, ORKA, SIRIUS en ZEEHOND gaven het signaal dat de meter de champagnefles gebroken had tegen het nieuwe vaartuig terwijl ze de bemanning een behouden vaart toewenste.

De leerlingen van het KW IBIS die een erehaag vormden, gaven een feestelijk tintje aan dit bijzondere moment.

Zoals het inmiddels gebruikelijk is, scheepte de kersverse VLOOTmeter samen met een

aantal genodigden en vertegenwoordigers van de pers in op de SIRIUS voor een korte vaart. De inmiddels 27 jaar oude ZEEHOND gaf nog een watersalut voor haar opvolger, terwijl de reddingsboot ORKA en het politievaartuig SPN 09 samen met de SIRIUS koers zetten naar zee.

De talrijke aanwezigen werden intussen opgewacht in het VLOOTgebouw voor een drankje en een hapje terwijl het 'Claribel Clarinet Choir Guido Six ensemble' voor de muzikale sfeer zorgde.

De hypermoderne SIRIUS is uitgerust om een brede waaier aan activiteiten uit te voeren en werd gebouwd op de Franse scheepswerf Socarenam. ■



Ondertussen behaalde VLOOT na een audit van de SIRIUS op 18 mei een ISM-certificaat!

**In het jaar 2000 gaf de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) de opdracht om een planningstool te ontwikkelen voor de buitenmaatse(marginale) scheepvaart.**

Dit betekende het begin van de Westerschelde Planner (WESP). Dit systeem maakt veilige vaarplannen van zee tot in de haven(s) op basis van een percentage van de diepgang. Maar die berekening houdt geen rekening met actuele omstandigheden zoals golven en stroming.

In september 2011 wou de Scheldebirectorenvergadering en de PC een onderzoek naar vervanging van deze deterministische rekenmethode door een meer dynamisch model omdat de kwaliteit van de voorspellingen voor golven, wind en stroming met de jaren sterk toegenomen is. De Universiteit Gent en het Waterbouwkundig Laboratorium voerden dit onderzoek uit.

Die gegevens zijn nu bruikbaar voor het opstellen van tijpoorten met behulp van een



probabilistische of dynamische berekening. Het toelatingsbeleid wordt dan gebaseerd op een toelaatbare kans op bodemraking en een minimale manoeuvreermarge. Deze nieuwe berekeningswijze staat bekend onder de naam “dynamische kielspeling” (DKS).

Het project DKS wordt in drie fasen uitgevoerd:

Fase 1: voorbereiding voor de aanbesteding, vaststellen veiligheidsnormen en communicatie met stakeholders.

Fase 2: Opdrachtverlening en bouw van het DKS en optimalisatieanalyse

Fase 3: Schaduwdraaien.

Momenteel bevindt het project zich in fase 3 van het schaduwdraaien. Tijdens deze periode blijft het huidige toelatingsbeleid van kracht en zal DKS aan de nodige praktijktesten onderworpen worden. Hierna zal de nieuwe rekenmethode gecontroleerd en stapsgewijs operationeel gemaakt worden.

Na de zomer zouden de eerste resultaten bekeken kunnen worden. We verwachten tegen het einde van dit jaar een volledig advies. ■



# TRANSPORT LOODSEN

## LOODSWEZEN

**Omdat verkeerssituaties een belangrijke invloed hebben op de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van onze dienstverlening, voert het Vlaams LOODSWEZEN testen uit om niet alleen via de weg maar ook via de Schelde de loodsen aan boord van de te loodsen schepen te brengen.**

Met de steiger van Lillo als 'hub' werden tijdens enkele testmomenten zowel Vlaamse als Nederlandse loodsen via het water aan boord gebracht en afgehaald van de schepen van Deurganckdokklanten.

In het bijzonder ging het over MSC-, OOCL- en CSCL-schepen, die op deze wijze ineens mee betrokken waren bij dit alternatief transport.

Daarnaast werd ook een test gedaan langsheen een ligplaats aan de Noordzee



Terminal. De zekerheid rond het aan boord komen van de loods en de kleine reistijd tijdens wegspeetsmomenten bleken alvast zeer belangrijke voordelen.

De komende weken worden de testen samen met VLOOT verder gezet, waarna zal nagegaan worden of een structurele inzet haalbaar is. ■

## LOODSENVERVOER MET HYBRIDE WAGENS

**Sinds kort is het contract voor het vervoer van de loodsen over de weg tussen de loodsstations, sluizen en schepen vernieuwd. Het bedrijf dat nu het vervoer verzorgt voor de kanaalloodsen in de Gentse regio en op het traject Vlissingen-Gent, koos voor hybride wagens.**

Op deze manier komen zij tegemoet aan de belangrijke bezorgdheid van het LOODSWEZEN om inspanningen te leveren voor het milieu.

Deze nieuwe wagens stoten gemiddeld heel wat minder CO2 uit. Door de hybride technologie is ook het brandstofverbruik verder gereduceerd. Terwijl het goedertransport

via vrachtwagens in de haven van Gent sterk daalde, ten voordele van de binnenvaart, draagt het Vlaams LOODSWEZEN op deze wijze zelf haar steentje bij.

Het loodsentransport in de Gentse kanaalzone staat jaarlijks voor 395.000 km.

Daarenboven wordt voor het loodsentransport gewerkt met een volgeautomatiseerde sturing en registratie op basis van de nieuwe LISapp (Loodswezen Informatie Systeem).

Dankzij deze applicatie kunnen de nodige gegevens snel en eenvoudig uitgewisseld worden vanaf een smartphone. ■



**De werken voor de uitbreiding van het Zwin schieten goed op en zitten volledig op schema. Een belangrijk onderdeel van dit werk is de verbreding en verdieping van de Zvingeul.**

In totaal werd tussen augustus 2016 en maart 2017 maar liefst 700.000 kubieke meter grond weggehaald uit de bestaande Zvingeul. Deze werd onder meer gebruikt voor de bouw van de nieuwe Zwindijk die 4km lang wordt.

De nieuwe dijk, bestaande uit een zandkern en een bekleding met klei, is intussen goed zichtbaar in het landschap en wordt in de komende maanden verder afgewerkt.

De aanpassing aan de geul brengt een nieuwe situatie met zich mee voor recreanten. Genieten van dit mooie stukje natuur kan zeker, maar er stroomt nu méér zeewater in en uit het gebied bij elke getijcyclus. De



stroming is ook véél sterker dan voorheen. Wees dus voorzichtig. In amper 15 minuten staat de Zwinvlakte blank bij vloed. Bij eb word je door de sterke stroming de open zee ingetrokken..

Afdeling KUST is bouwheer van het grensoverschrijdend project voor de uitbreiding van het Zwin. Meer info over het totale project vind je op [www.zwininverandering.eu](http://www.zwininverandering.eu). ■



# ZANDSUPPLETIES

**Op 14 januari 2017 werd de Vlaamse Kust getroffen door storm Dieter. De opeenvolging van hoge waterstanden zorgde voor aanzienlijke schade aan onze stranden. Er ontstonden kliffen van 2 meter tot zelfs 4 meter hoog op plaatsen waar de zee de natuurlijke duinvoet bereikt.**

Meteen na de storm heeft afdeling KUST de schade in kaart gebracht en werd een plan opgemaakt om de natuurlijke zachte zeevering te herstellen via zandsuppleties.

Op 21 maart werd het startschot gegeven voor de herstellingswerken in Knokke-Heist.

Daarnaast vonden ook suppleties plaats in De Haan (Wenduine & Vosseslag), Bredene, Middelkerke (Westende), Koksijde (Sint-Idesbald) en De Panne.

In nauwe samenwerking met afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werd in totaal maar liefst 1.524.000 kubieke meter zand opgespoten.



“Een enorme hoeveelheid op nauwelijks twee maanden tijd”, vertelt projectingenieur Elias Van Quickelborne.

Er werden daarvoor vijf baggerschepen tegelijk ingezet die de klok rond zand aanvoerden vanuit de winzones.

Eind april en dus vóór de start van het toeristische seizoen waren de werken voltooid.

De natuurlijke zeevering is daarmee een stuk veiliger, robuuster en klaar om nieuwe stormen te weerstaan. ■



## MARITIEME WETENSCHAPPEN

**Maritiem Instituut Mercator en KA Centrum slaan de handen in elkaar voor de in Vlaanderen unieke ASO-opleiding Maritieme Wetenschappen. De opleiding wil daarbij de uitgelezen opstap zijn voor de Hogere Zeevaartschool.**

Op 1 september 2016 startte in Oostende een voor Vlaanderen uniek samenwerkingsverband tussen het KA Centrum en het Maritiem Instituut Mercator voor de ASO-richting Maritieme Wetenschappen. Daarbij volgen de leerlingen de algemene vakken

van de richting Wiskunde-Wetenschappen aangevuld met specifieke maritieme vakken. Op die manier worden de leerlingen op een degelijke manier voorbereid op studies aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen.

Om hen ook op de praktijk voor te bereiden krijgen de leerlingen geregeld de gelegenheid om deel te nemen aan vaarbeurten.

Zo stond er al een vaart met het gloednieuwe vaartuig 'Sirius' van VLOOT op het programma. ■



## BINNENVAARTOPLEIDING

**De Vlaamse overheid geeft groen licht voor een binnenvaartopleiding die nauwer aansluit bij de praktijk. Via "school-bank op de werkplek" zullen leerlingen van de derde graad Rijn- en Binnenvaart al heel wat werkervaring opdoen tijdens hun schooltijd.**

Het gaat om een pilootproject binnen het decreet duaal leren. De Scheepvaartschool, het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en SYNTRA zijn volop bezig met de voorbereiding van deze nieuwe praktijkgerichte aanpak. Het is de bedoeling om in september van start te gaan. Directeur Roel Buisseret: "De huidige opleiding beantwoordt onvoldoende aan de eisen van de moderne binnenvaart. Daarom zullen we in de toekomst vijf clusters voorzien: algemene vorming, vaar- en koppeltechnieken, laden en lossen, onderhoud en veiligheid. Voor elk van deze competenties worden er lijsten met specifieke leerdoelen opgesteld. Voor ieder onderdeel bekijken we of het onderwerp beter op school of beter op de werkplek kan worden aangeleerd en inge-oefend. Ongeveer 60% van de tijd zullen de leerlingen aan boord zijn of in een andere

nautische werkplaats actief zijn. De overige 40% van de tijd spelen zich af op school, want ook de theoretische kennis en de algemene vakken blijven natuurlijk belangrijk. In de tweede graad worden de leerlingen grondig voorbereid op deze nieuwe manier van werken."

Volgend schooljaar komen een twaalfstal jongeren in aanmerking. Ze krijgen een officieel statuut, ontvangen een vergoeding

en ze bouwen naast vaartijd meteen ook al sociale zekerheidsrechten op. De school werkt voor elke leerling een individueel traject uit, waardoor ze ervaring zullen opdoen aan boord van diverse soorten schepen en interessante werkplekken. De Scheepvaartschool zal bovendien geregeld gastsprekers uitnodigen en interessante bezoeken organiseren om sneller te kunnen inspelen op de snel evoluerende wereld van de binnenvaart. ■



# ARCHIEF

Het archief van het agentschap MDK is er in de eerste plaats voor de werknemers van de afdelingen en DAB's. Het staat ook ter beschikking van de burger. Zo krijgt de informatiebeheerder jaarlijks verscheidene vragen van mensen die interesse hebben in hun familiegeschiedenis. Ze maken hun stamboom en zoeken informatie over hun varende voorouders.

Wie in het kader van stamboomonderzoek vragen heeft over voormalige personeelsleden van het agentschap MDK en haar rechtsvoorgangers kan in principe terecht bij de MOD Personeel. Daar bewaart men de officiële personeelsdossiers. Wie bezig is met zijn of haar familiegeschiedenis zoekt echter meer dan enkel de "saaie" documenten over de functionele loopbaan, verlof en ziekte. Mensen hebben ook, misschien zelfs meer, interesse in anekdotes en verhalen over wat hun voorouder meegemaakt heeft.

Die informatie wordt niet altijd in het officiële dossier bewaard wegens geen financiële, juridische of administratieve waarde. Diensten en afdelingen hielden vaak omwille



van de continuïteit en werkbaarheid een schaduw dossier bij. Die dossiers bevatten vaak een schat aan informatie voor de genealogen.

Het archiefbestand "Oostende/Zeebrugge" is hier een voorbeeld van. Het bestand wordt momenteel bewaard in het archief van de Stafdienst. Het bestand omvat de periode midden 19de eeuw – eind 20ste eeuw. Het

bevat dus vooral dossiers daterend van het federale Zeewezen, de voorloper van VLOOT, LOODSWEZEN en SCHEEPVAARTBEGELEIDING.

Het archiefbestand bevat dossiers van varende personeelsleden zoals loodsen en matrozen maar ook dossiers van administratieve krachten.

Vrijwilligers hebben onder toezicht van de informatiebeheerder heel wat uren gespendeerd aan het toegankelijk maken van het archiefbestand. Meer dan 1000 dossiers werden systematisch onder handen genomen. Na het schonen kregen alle dossiers een uniforme indeling met subdossiers.

Wie de dossiers inkijkt, hoeft niet meer eindeloos naar een bepaald document te zoeken. In alle dossiers vind je dezelfde documenten op dezelfde plaats terug. Niet alle dossiers zijn even uitgebreid. Dat heeft te maken met het carrièreverloop van het toenmalige personeelslid en eventuele familiale en medische achtergrond.

Mensen die het archief willen raadplegen sturen een schriftelijke gemotiveerde aanvraag naar de informatiebeheerder. ■



Informatiebeheerder  
Annelies Van Den Bruele  
annelies.vandenbruele@mow.vlaanderen.be

# BLAUWE LOPER

OOSTENDE VOOR ANKER 25 TO 28 MEI 2017



## Op de blog van MDK

- **NIEUWE SCHEEPVAARTROUTES OP DE NOORDZEE** Om de veiligheid te garanderen, gelden er vanaf 1 juni 2017 nieuwe routes voor de schepen voor de kust.
- **MRCC EN DE VEILIGHEIDSDAGEN** De afgelopen weken waren er van Antwerpen tot aan de kust verschillende veiligheidsdagen voor de pleziervaart. Dit initiatief wil de pleziervaarder een aantal praktische tips meegeven die de veiligheid moet verhogen.
- **EXTRA V3000-AANSLUITING VOOR HET MIK** Onlangs werd het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) voorzien van een extra V3000-aansluiting.
- **WERKEN KUSTVEILIGHEID BLANKENBERGE** De werken voor het realiseren van de eerste fase van de stormmuren rond de haven van Blankenberge zijn bijna klaar.

Lees deze artikels en meer op [www.agentschapmdk.be/blog](http://www.agentschapmdk.be/blog)

## Nog veiliger naar zee met SEAfety First

Met 82 bemande reddingsposten is de Vlaamse kust voor strandgangers één van de veiligste ter wereld.

Redders, waarschuwingborden, vlaggen en boeien zorgen ervoor dat we zorgeloos kunnen genieten van een dagje zon, zee en strand.

Toch blijft het strand een uitdagende omgeving waar het gevaar soms uit onverwachte hoek komt.

Gedurende de hele zomer maak je tijdens pop-up activiteiten langsheen de kust kennis met een of meerdere van de 13 mogelijke strandgevaaren. Sommige treden vaker op en veroorzaken kleine hinder. Andere komen uitzonderlijk voor, maar kennen mogelijks ernstige gevolgen.

Op deze evenementen kom je te weten hoe je als strandbezoeker deze gevaren kan voorkomen. En wat je moet doen

als je dan toch in een gevaarlijke situatie terecht komt. Omdat een verwittigd persoon er twee waard is: SEAfety First!

Tijdens de maanden juni, juli en augustus zal SEAfety First hier en daar opduiken langs de Vlaamse kust. Onze partners broeden op: lezingen, doe-activiteiten, expo en rondleidingen.

Hou de website [www.vliz.be/seafetyfirst](http://www.vliz.be/seafetyfirst) in de gaten! ■

## Colofon

Jaargang 12 - nummer 42 - juni 2017 - driemaandelijks magazine

**Redactie:** Rik Bervoets, Rita Bertens, Sofie Terryn, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Katty Cypers, Sofie Verhelle, Daphne Vanhoucke

**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](mailto:tom.moortgat@mowvlaanderen.be)

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