

Stormvloedkering Nieuwpoort

AGENTSCHAP
MARITIEME
DIENSTVERLENING EN
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.

VLOOT IN OOSTENDE.....	1
MONITORINGSCAMPAGNE.....	2
ESTELLE MAERSK	3
STORMVLOEDKERING NIEUWPOORT	4
NIEUWE KAART KUSTZONE	6
MEETNET VLAAMSE BANKEN	6
KLIFFEN OP HET STRAND	7
BLAUWE LOPER	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen
is maritiem

HAVEN VAN OOSTENDE BLIJFT GROEIEN VLOOT GROEIT MEE

De Haven van Oostende heeft een succesvol jaar achter de rug met hun offshore trafiek waardoor de activiteiten in de haven fors zijn gestegen.

Door de uitbreiding van het offshore windmolenpark worden steeds meer gezinnen voorzien van windenergie afkomstig van de Noordzee. In 2018 kijkt de haven uit naar de verdere groei in de offshore en de heropstart van de roll-on/roll-off-trafiek. Ook VLOOT speelt een substantiële rol in de Haven van

Oostende. In 2017 werden er 3343 invaarten van VLOOTvaartuigen geregistreerd in het 'Ensor systeem'. Dit zijn bijna 700 vaarten meer dan in 2016!

VLOOT zal met de verhuis van haar operaties naar de vernieuwde kaai 101 en de kaai 102 de komende jaren ook met het Havenbedrijf samenwerken aan de creatie van extra ruimte voor de offshore activiteiten in de haven. ■



In het kader van de opvolging van de evolutie van de strand- en vooroeversuppleties heeft het Waterbouwkundig Laboratorium de voorbije 4 jaar een monitoringscampagne uitgevoerd ter hoogte van Mariakerke-Oostende.

De VLOOTbemanning van de ZEETIJGER stond samen met de medewerkers van het Waterbouwkundig Laboratorium in voor het uitleggen en veilig ophalen van frames met meetinstrumenten.

Om deze frames veilig af te bakenen werden ook boeien uitgelegd conform de richtlijnen van afdeling SCHEEPVAARTBEGELEIDING zodat de scheepvaart steeds op een veilige afstand kon passeren.



De campagne werd ook kenbaar gemaakt aan de lokale jachthavens en de beroepsvisserij via de Vlaamse Visserij Vereniging en de Rederscentrale.

Door de goede samenwerking tussen de verschillende instanties kon deze campagne eind 2017 met succes afgesloten worden. ■



ESTELLE MAERSK

LOODSWEZEN

Je moet het maar doen, een containerreus van 397 meter lang en 56 meter breed veilig de haven van Antwerpen binnen helpen varen. Ook voor de ervaren loodsen Paul Van Laethem en Yves Verspreet van LOODSWEZEN was het een stevige klus.

Ter hoogte van Vlissingen-Rede ging de loodswissel door. De zeeloodsen werden afgelost door de rivierloodsen om het traject richting Antwerpen verder te zetten.

“Om zo’n groot schip naar binnen te brengen, moet je uiterst geconcentreerd en minutieus te werk gaan. Als loods moet je met zoveel factoren rekening houden en een goede communicatie met de kapitein en de verschillende ketenpartners is essentieel”, zegt Daphne Vanhoucke van LOODSWEZEN.

“Het is niet zomaar ‘gewoon’ de rivier opvaren. Er moet rekening gehouden worden met de neveneffecten die zo’n groot schip kan veroorzaken, zoals de aanzuiging langsheen zandbanken, de golfvorming voor

de veiligheid van passerende schepen en oevers, de squat (het additionele verlies van ruimte onder de kiel van een varend schip in ondiep water).”

“Er mag niets mislopen. Een schip als de Estelle Maersk heeft haar ruimte in het vaarwater nodig”, zegt Vanhoucke. “Vandaar dat een goede planning en waterdichte afspraken met het andere scheepvaartverkeer en de walassistentie zo belangrijk zijn. Deze containerreuzen kunnen niet even aan de kant gaan of uitwijken.”

Lof van de kapitein

Ook de rederij hecht belang aan een vakkundige ondersteuning tijdens het traject.

“Manoeuvreren met de Estelle Maersk op de Schelde kan een uitdaging zijn”, weet kapitein Gheorghe Maltezu. “De professionele diensten van de loodsen helpen echt bij het verzekeren van een veilige doorvaart. In de laatste jaren is de gemiddelde grootte van de schepen significant toegenomen.”

“Specifiek bij Hansweert en Bath zijn er grote koersafwijkingen met weinig manoeuvreerruimte, en verkeersomstandigheden waar voor een succesvolle doorvaart een goede interactie en samenwerking vereist is tussen VTS, loods en stuurman. De Schelde heeft een goede en een goed onderhouden vaarwegmarkering die bijdraagt aan een veilige navigatie.”

Achteruit parkeren

Bijna aan het Deurganckdok, na een kronkelend traject op de rivier, begint een moeilijk én kritisch zwaaimanoeuvre. Het schip moet het dok achteruit binnen varen. Ook hier is goed teamwork tussen de loodsen, de kapitein en de sleepboten essentieel. Het manoeuvre moet in één vlotte beweging kunnen gebeuren. Vervolgens is het aanlegmanoeuvre het laatste cruciale van het inkomende traject. Het schip moet ‘geparkeerd’ worden op de aangewezen plaats. Vaak tussen twee andere schepen waar bitter weinig ruimte voor en achter het schip over is. Pas als dat gelukt is, is de missie helemaal geslaagd. ■



STORMVLOEDKERING NIEUWPOORT

In Nieuwpoort is afdeling KUST gestart met de voorbereidende werken voor de stormvloedkering in de havengeul. In de eerste maanden zal de aannemer vooral de werken voorbereiden en de uitvoeringsstudie afwerken.

Ondertussen wordt ook de werf ingericht. Er worden sonderingen uitgevoerd en er gebeuren opbraakwerken. De eerste heiwerken zouden eind mei – begin juni opgestart worden.

De stormvloedkering wordt gebouwd om Nieuwpoort en het hinterland te beschermen tegen zware stormvloeden. De kusthavens worden vandaag het meest bedreigd door overstromingsgevaar in geval van zwaar stormweer.

Ook Nieuwpoort en haar hinterland zijn niet voorbereid op de hoge waterstanden



die met zware stormvloeden gepaard gaan. Om de kust en het hinterland te bescher-

men tegen zware stormvloeden, keurde de Vlaamse Regering in 2011 het Masterplan



Kustveiligheid goed. Om Nieuwpoort en omgeving te beschermen stelt het Masterplan de noodzaak voor de bouw van een stormvloedkering op de monding van de IJzer voorop. Na grondige studies en een architecturaal ontwerp is gekozen voor een horizontale sectorschuif met een doorvaartbreedte van 38 meter.

De bescherming door de stormvloedkering is al noodzakelijk bij stormvloed met een kans op voorkomen van eens in de tien jaar.

De stormvloedkering zal echter ook bescherming bieden tegen een 1000-jarige stormvloed. Hierbij wordt rekening gehouden met een zeespiegelstijging van 80 cm tot het jaar 2100.

De stormvloedkering zal gesloten worden als het voorspelde waterpeil +6 meter TAW of meer bedraagt. Jaarlijks zal er één proefsluiting plaatsvinden. De kering zal dan gedurende een volledig getij gesloten zijn om de kerende werking te controleren. Om de twee weken zal een testsluiting gedaan worden om het bewegingsmechanisme te testen. Deze sluiting is van kortere duur.

Voor het sluiten van de stormvloedkering is ook rekening gehouden met de effecten op de waterhuishouding van het hinterland. De kering wordt gesloten bij de kentering van laag naar hoog water. Tussen twee stormpieken zal de kering tussentijds geopend worden, waardoor een buffervolume ontstaat en extra waterafvoer vanuit het

binnenland kan geborgen worden. Op die manier zorgt de stormvloedkering ook voor een positief effect op de waterafvoer vanuit het binnenland.

Tijdens de studies besteedde afdeling KUST ook heel wat aandacht aan de invloed die de bouw van een stormvloedkering zou hebben op de pleziervaart.

Om de nautische impact te berekenen werden de stroomsnelheden voor een volledig jaar gemodelleerd, namelijk van april 2016 tot en met maart 2017. Daaruit bleek dat een stroomsnelheid van meer dan 3 knopen (met een maximum van 3,7 knopen) slechts gedurende 0,7% van het recreatievaartseizoen voorkomt.

Er wordt momenteel onderzoek gevoerd naar de uitvoering van aanvullende maatregelen om de impact van de kering op het scheepvaartverkeer nog verder te reduceren. Uit de conceptfase blijkt dat het technisch mogelijk is om omloopriolen te plaatsen die maximale stroomsnelheden in uiterste omstandigheden terugbrengen van 3,7 tot 3,2 à 3 knopen.

De technische uitvoeringsdetails en de kostenraming worden verder uitgewerkt om hierover een weloverwogen beslissing te kunnen nemen.

De werking van de stormvloedkering wordt geïllustreerd aan de hand van een animatie. Scan deze QR-code om het filmpje te bekijken. ■



NIEUWE KAART BELGISCHE KUSTZONE

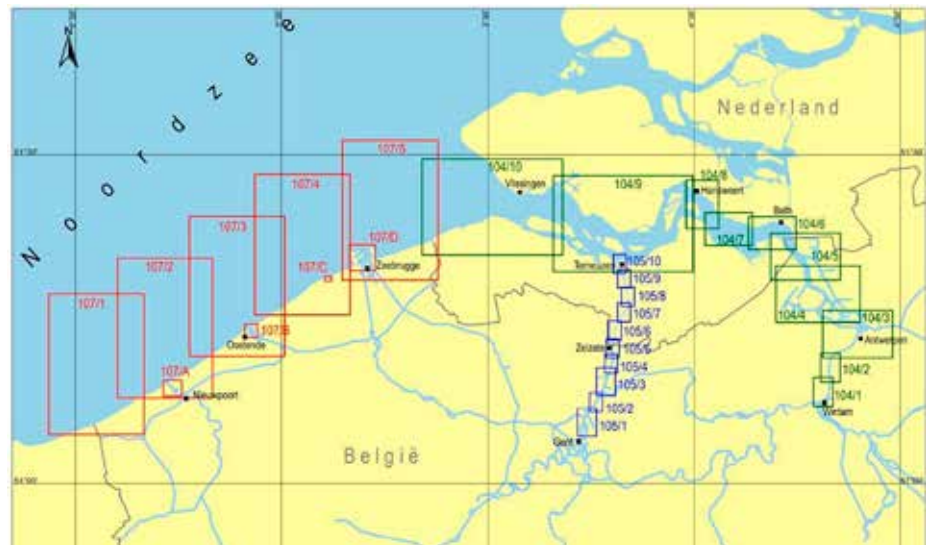
De Vlaamse Hydrografie heeft er een nieuwe deelkaartenset bij.

De K107 telt 6 kaartbladen die het Noordzeegebied van Bray-Dunes tot en met het Zwin in kaart brengen en een detail tonen van de havens van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge.

De schaal van de kaarten is 1/50.000. Door zijn handige formaat is de kaartenset makkelijk hanteerbaar.

De kaart is verkrijgbaar in de webwinkel van de Vlaamse Hydrografie:

www.afdelingkust.be ■



HISTORISCHE DATA MEETNET VLAAMSE BANKEN

Sinds kort kan je historische data van het meetnet zelf downloaden.

Hiervoor dien je je eerst aan te melden. Wanneer het de eerste keer is dat je inlogt op de website kies je op de aanmeldpagina voor 'Registreer een nieuwe account'.

Als je bent ingelogd, kan je via 'data downloaden' historische data over getij, golven en wind van zowel locaties op zee als aan wal downloaden.

De website zal de komende maanden verder uitgebouwd worden en de te downloaden set van historische data wordt nog uitgebreid.

www.meetnetvlaamsebanken.be ■

ACTUELE DATA		SAFE KITTING	
Gulfbongte	89 cm	Blankenberge - Windmeting	10
Bil Van Noort - Boel	119 cm	8 001 OWO	10
Kwerfstrand	73 cm	Nieuwpoort - Windmeting	10
Oostende - Oostwalmeting	98 cm	8 001 OWO	10
Scheur Molagen - Boel	134 cm	Oostende wind waak	10
Wachende - Boel	98 cm	4 001 O	10
Getij TAW	94 cm	Zeebrugge Demonstratiela	10
Nieuwpoort	90 cm	5 001 OWO	10
Oostende - Oostwalmeting			
Zeebrugge - L'espion d'and			

KLIFFEN OP HET STRAND

KUST

De voorbije maanden kreeg onze kust af te rekenen met een aantal zware stormen. Hierdoor ontstonden op sommige plaatsen hoge kliffen op het strand, die door afdeling KUST genivelleerd werden om de veiligheid voor de strandgangers te waarborgen.

In Wenduine en Bredene zal een beperkte onderhoudssuppletie uitgevoerd worden om het veiligheidsniveau op peil te houden.

De beelden van de kliffen die na elke storm opnieuw opduiken, roepen bij de publieke opinie geregeld vragen op. Toch blijven zandsuppleties de meest effectieve maatregel om de kust te beschermen, ook al vragen ze regelmatig onderhoud.

Sinds de jaren '60 geldt bij afdeling KUST het motto 'zacht waar het kan, hard waar het moet'. Talloze studies en zowel eigen als de op internationaal vlak uitgewisselde ervaringen tonen aan dat stevige duinen en brede, hooggelegen stranden de beste natuurlijke bescherming vormen tegen stormvloed.



Zandsuppleties sluiten bovendien goed aan bij de natuurlijke processen langs de kust. Het schept de mogelijkheid om op flexibele wijze in te spelen op toekomstige klimaatwijzigingen zoals de zeespiegelstijging. Er wordt een kust gecreëerd die kan meegroeien met de zee. Bij harde constructies is dit moeilijker en duurder.

Hoewel het lijkt dat er na elke storm heel wat zand is verdwenen, is het weggespoelde zand niet verloren. Doordat we een zandige kust hebben, heeft elke zware storm afvlakking van het strand als gevolg. Bij een zeer vlak strand is deze erosie minder merkbaar. Bij een steiler aangelegd strand zal hierbij een klif ontstaan nabij het waterpeil tijdens de storm. Dat zand wordt afgezet op de vooroever die dienst doet als een soort fundering van de zandige kust. Door de natuurlijke werking van getij en golfslag zal op termijn een gedeelte ervan terug op het strand worden afgezet.

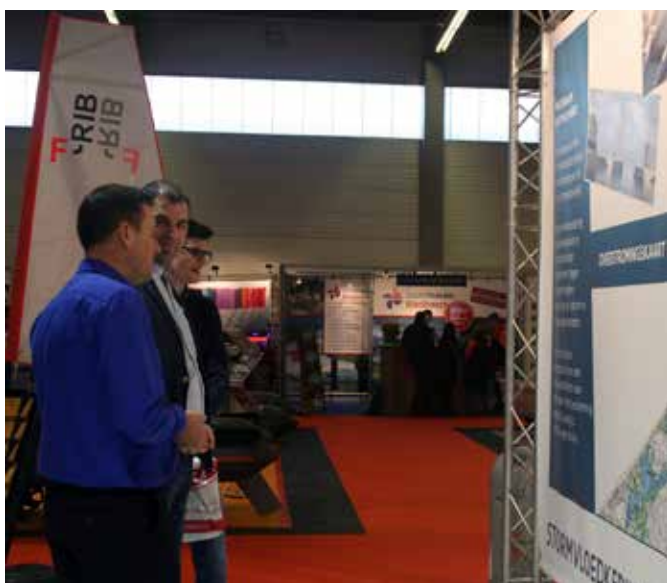
Deze situatie wordt opgevolgd en afgetoetst aan de vooropgestelde veiligheidsniveaus. Om dit niveau te blijven garanderen zijn onderhoudssuppleties op regelmatige tijdstippen nodig, zowel bij een hoog als bij een laag strand.

Intussen wordt ook onderzoek gevoerd naar het reduceren van deze kliffen. Voor toekomstige suppleties zal een aangepast strandprofiel opgesteld worden dat moet leiden tot minder kliffen. ■



BLAUWE LOPER

BELGIAN BOAT SHOW 2018



Op de blog van MDK

➤ NIEUW VEER CYRIEL BUYSE OP KOMST

Het nieuwste veer van VLOOT, CYRIEL BUYSE, komt er dit jaar aan. Het casco werd gebouwd op de werf Damen Verolme en op 2 februari 2018 te water gelaten.

➤ BIJZONDER TRANSPORT VERTROKKEN NAAR EINDBESTEMMING

De BOABARGE 37 is een 'semi-submersible heavy lift barge' die vorig jaar naar Oostende werd gesleept om funderingen voor hoogspanningsstations op te laden die bestemd zijn voor het windmolenpark Kriegers Flak in Denemarken.

➤ MRCC OOSTENDE KOMT TUSSEN BIJ OPERATIE IN BUITENLANDSE WATEREN

Een Belgisch koppel met twee jonge kinderen maakt een lange reis met hun catamaran en had op 29/12/2017 voor het laatst contact met de familie in België. De zeilers bevonden zich op dat moment in Santa Marta, Colombia en waren van plan om van daar uit verder te varen richting Panama.

➤ OPLEIDING MARITIEME COMMUNICATIE

Eind 2017 publiceerde IALA-Guideline 1132 over VTS VHF Voice Communicatie. Om de instructeurs van afdeling SCHEEPVAART-BEGELEIDING meer ondersteuning te bieden in de toepassing van deze Guideline is aan de London Maritime Group gevraagd een training rond dit onderwerp op te zetten.

➤ HERNIEUWDE AFSTEMMING TUSSEN DE CVBA BRABO EN HET VLAAMS LOODSWEZEN

Sinds jaren wordt het gebruik van een ladder voor de loodswissel Braboloods-Vlaamse rivierloods in de Kallosluis, via de facturen van het Vlaams LOODSWEZEN doorgerekend. In afspraak met CVBA Brabo zal dit vanaf 1 januari 2018 via haar factuur gebeuren. Voor wat het Vlaams LOODSWEZEN betreft betekent dit opnieuw een stap naar verdere administratieve vereenvoudiging.

Lees deze artikels en meer op www.agentschapmdk.be/blog

Colofon

Jaargang 13 - nummer 45 - maart 2018 - driemaandelijks magazine

Redactie: Rita Bertens, Rik Bervoets, Katty Cypers, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Sofie Terryn, Daphne Vanhoucke, Isabelle Vanden Eycken, An Truyts, 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