



Nieuwsbrief – december 2011



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.

DOOP ZEEWOLF IN OOSTENDE OP 3 NOVEMBER

Een 100-tal genodigden luisterden naar speeches van Jacques D'Havé en Noël Colpin, administrateur-generaals van respectievelijk het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen.

In zijn speech heeft kapt. D'Havé als administrateur-generaal van het agentschap MDK, maar ook als Vlaams covoorzitter van het beleidsorgaan van de kustwacht, beide organisaties gefeliciteerd en bedankt.

Hij sprak ook zijn appreciatie uit over alle collega's van VLOOT, die van dicht of ver meegewerkt hebben aan deze realisatie. Zij zijn immers diegenen, die samen met de collega's van de douane, aan de wal en

op zee, de ZEEWOLF inzetten en bemannen en dit succesvol nieuwbouwproject nu vele jaren zullen moeten koesteren en gestalte geven.

Deze samenwerking is ook de essentie van de vernieuwde bijlage aan het bestaande akkoord tussen DOUANE en MDK/VLOOT dat op die dag ondertekend werd. Ook daarin wordt samen vooruit gekeken en wordt eens te meer gestalte gegeven aan de filosofie die steeds ten gronde lag en ligt van wat iedereen verstaat onder "kustwacht".

Bijgestaan door een jongen van het Koninklijk Werk Ibis en geruggesteund door gezagvoerder Roland Schottey en zijn bemanning, alsook door de talrijk aanwezige

DOOP ZEEWOLF	1
VTS-INVESTERINGEN ZEEBRUGGE ..	3
MASTERPLAN KUSTVEILIGHEID	4
SCHAALVERGROTING SCHEEPVAART.	6
AREYOUWATERPROOF	7
BLAUWE LOPER	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE





prominenten en kustwachtpartners, wenste de meter, mevrouw Myriam Wellens, de bemanning en het schip een behouden vaart en brak de champagne.

De Koninklijke Harmonie van Financiën, onder leiding van dirigent Wim Sas, bracht vervolgens de Europese hymne waarna meter en schip samen met de heren Colpin, D'Havé en Goossens zeewaarts voeren.

Terwijl de ZEEWOLF buiten de haven verwelkomt en gevierd werd door de ZEEHOND en ZEETIJGER, sloten de genodigden aan voor de receptie, die werd opgeluisterd door een combo van de Koninklijke Harmonie.

De ZEEWOLF is het resultaat van een enthousiaste samenwerking tussen VLOOT en DOUANE die hierbij een performante douane voor ogen hadden. Het vaartuig kan beschouwd worden als een uithangbord voor de douane waarbij invulling gegeven wordt aan zeer belangrijke Europese uitdagingen, zeker wanneer het de havens en het maritiem vervoer betreft.



Het vaartuig wordt vandaag centraal op de Belgische kust, vanuit de haven van Oostende ingezet en heeft Oostende ook als haar officiële thuishaven. De FOD Mobiliteit en Vervoer, die via haar dienst Vlaggestaat het schip keurde, leverde het certificaat van deugdelijkheid af.

Directeur-generaal Frans Van Rompuy van de FOD Mobiliteit en Vervoer die enkele dagen na de doop (11/11/2011) tijdens de

EMSA Maritime Conference in Lissabon, als voorzitter gekozen werd van de Raad van Bestuur van EMSA, was samen met enkele collega's trouwens ook aanwezig op de doop.

Ook voor VLOOT vormt dit vaartuig een nieuw lichtpunt in de vernieuwing van haar vloot, alweer dankzij goede afspraken en ervaringsuitwisselingen met de Europese collega's.

Zoals gebruikelijk heeft VLOOT gezorgd voor een ecovriendelijk vaartuig waarbij zwavelarme brandstof, biocidevrije antifouling op de romp en warmterecuperatie van de motoren om de accommodatie te verwarmen, de voornaamste kenmerken zijn op dit vlak.

De ZEEWOLF kostte 1,35 mio euro, vaart 26 knopen, meet 16,5 m lang, 5,5 m breed en steekt 1,4 m diep. Ze werd gebouwd op de Estse werf Baltic Workboats, onder toezicht van Det Norske Veritas. De ZEEWOLF kreeg met de douane-stripping een mooie final 'touch'.

Meer foto's van deze plechtigheid kunt u vinden op www.welkombijvloot.be. ■



VTS-INVESTERINGEN: ZEEBRUGGE

De afdeling Scheepvaartbegeleiding zorgt voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens. In de Vlaamse zeehavens is de havenkapiteinsdienst hiervoor verantwoordelijk. Ter ondersteuning van de havenkapiteinsdienst in elk van de 4 Vlaamse havens investeert afdeling scheepvaartbegeleiding in niet commerciële infrastructuur.

Camerasysteem en radarnetwerk voor Zeebrugse haven

De Vlaamse overheid investeerde in de haven van Zeebrugge.

Drie nieuwe radarsensoren en 55 hoogtechnologische kleurencamera's houden de scheepvaart in de haven in de gaten sedert 2008. Sedertdien verzekert afdeling scheepvaartbegeleiding het onderhoud van al deze systemen.

De drie nieuwe radarsensoren staan:

- ➔ op een nieuwe mast aan het verbindingdok (Zwankendamme)
- ➔ op het bedieningsgebouw Herdersbrug
- ➔ op het Vandammehuis

Ze bedekken de hele haven en een groot deel van het Boudewijnkanaal richting Brugge.

Voor dit project werkten HITT en Imtech telecom samen.

Bovendien staan er 55 kleurencamera's in het havengebied om veilig en vlot scheepvaartverkeer verder te ondersteunen. Voor dit project werkten Fabricom en Tein telecom. De initiële kostprijs voor het radarsysteem bedraagt: 1.854.499,91 EUR en 1.526.132,97 EUR voor het camerasysteem.



Havencoördinatiecentrum Zeebrugge

In uitvoering van de ketenwerking wordt geopteerd om gezamenlijk te werken op één operationele werkvloer.

De gemeenschappelijke werkvloer voorziet voor elke betrokken partner in de afhandeling van de nautische keten een werkruimte, zodat de communicatie tussen alle partijen optimaal zal verlopen.

Op deze werkvloer zullen port control, de sluismeester en de P1 samenwerken met de loodsdienscoördinator van het loodswezen. Er zal tevens plaats zijn voor de kapitein van wacht.

Om het havencoördinatiecentrum op de zesde verdieping van het Vandammehuis te kunnen inrichten, moet de havenkapiteinsdienst met administratie eerst verhuizen van de zesde verdieping naar de vierde verdieping.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding startte met de herinrichting van de vierde verdie-

ping (samen met het agentschap Facilitair Management en studie bureau Anthea group).

Hier zal de de HKD nieuwe lokalen hebben en is er ook een vergaderzaal. Het is de bedoeling om begin 2012 te kunnen verhuizen.

Eenmaal afdeling Maritieme Toegang en afdeling EMT de sluisbediening hebben gemoderniseerd, kunnen dan in 2013 de werken op de zesde verdieping van start gaan om het havencoördinatiecentrum in te richten inclusief een vergaderzaal die zal fungeren als crisiscentrum voor het havengebied.

Ondertussen kunnen een aantal voorbereidende werken uitgevoerd worden waaronder de constructie van de noodtrap van de vijfde naar de zesde verdieping en het vernieuwen van de ontspiegelde beglazing op de 6de verdieping. ■

Op maandag 3 oktober 2011 gaf Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken Hilde Crevits in Koksijde officieel het startsein voor de eerste werken die horen bij de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid. "Met de verhoging van het strand in Koksijde starten wij de werken die van onze Vlaamse kust een sterke en een veilige kust moeten maken", aldus de minister.

Het MASTERPLAN KUSTVEILIGHEID is op 10 juni 2011 door de Vlaamse Regering bekrachtigd en de voorgestelde beschermingsmaatregelen zijn goedgekeurd. De hele opzet van het plan is de Vlaamse kust tegen 2015 te beschermen tegen zeer zware stormen.

De opmaak van het detailontwerp en de systematische uitvoering van deelprojecten wordt besproken met de lokale besturen. In sommige kustgemeenten is in opdracht van de MDK-afdeling KUST ondertussen al met de uitvoering van de werken gestart.

In de 12de eeuw bouwden de monniken van de Duinenabdij in KOKSIJDE dijken rond hun schorregebieden om deze te beschermen tegen de zee.



Zo voerden zij de eerste werken uit voor de zeewering in Vlaanderen.

Op 3 oktober 2011, ruim 9 eeuwen later, startten de eerste werken voor de beveiliging van de hele Vlaamse kust tegen de zee, toevallig of niet, eveneens in KOKSIJDE.

In het Stranddienstencentrum en op het strand van Sint Idesbald gaf Vlaams minister Hilde Crevits het startsein om met de uitvoering van de strandverhoging en aldus met de uitvoering van het hele Masterplan te beginnen.

In het kader van het MASTERPLAN KUSTVEILIGHEID zijn langs de Vlaamse kust kritieke zones bepaald waar zonder uitstel actie nodig is voor de beveiliging tegen zware storm en overstroming. Het gaat vooral om zwakke duingebieden en badplaatsen in een verstedelijkte omgeving.

Ook in KOKSIJDE zijn aanzienlijke beschermingsmaatregelen voorzien.

Aan Sint Idesbald en voor het centrum van Koksijde-Bad lag op het strand onvoldoende zand om te weerstaan aan zeer zware stormgolven.

Daarom werd in de zone tussen Sint Idesbald en Koksijde-Ster der Zee een strandvoeding uitgevoerd voor de realisatie van een hoog strand tot op het niveau van de zeedijk.

Al een tweetal weken was er op het strand in Sint Idesbald heel wat bedrijvigheid te zien als voorbereiding van de opspuitingswerken.

In stukken van 18 meter is een stalen zinkerleiding aangevoerd. De buizen zijn op het strand aan elkaar gelast. Daarna is aan de zinker een drijvende leiding gekoppeld.

Het eigenlijke opspuiten of suppleren van zand werd uitgevoerd vanaf de sleehopperzuiger Artevelde die ruim 20 kilometer

ver in de Noordzee het zand ging halen in de concessiezone 2C op het Belgisch Continentaal Plat. Het schip begaf zich daarna naar een koppelpunt op zee en sloot aan op de drijvende leiding. Vermengd met water werd het zand uit het schip op het strand gespoten.

Als afwerking duwde men met bulldozers het zand in het juiste profiel. Dat alles zorgde niet alleen tijdens het startmoment maar ook gedurende de hele uitvoeringstermijn voor spektakel bij omwonenden, passanten en toeristen.

De afdeling KUST, die opdrachtgever is van deze werken, heeft op de zeedijk haar ondertussen alom bekende baken uitgezet voor gedegen communicatie rond dit ingrijpende project, dat toch een grote visuele impact heeft op het vertrouwde beeld van het strand.

Daarnaast is in het Stranddienstencentrum in Sint Idesbald-Koksijde voor belangstellenden een informatiestand opgebouwd die men tijdens de weekends kon bekijken



ken en die niet alleen de uitvoering van de werken toelichtte maar ook het gehele Masterplan Kustveiligheid.

Om de maatregelen volledig uit te voeren, die in Koksijde nodig zijn om de beveiliging tegen zeer zware storm te realiseren, moet er over 1.500 meter zowat 248.000 kubieke meter zand bijkomen op het strand.

De strandvoeding die op 3 oktober in gang is gezet, maakte de eerste fase uit van deze werken. Met de suppletie van 140.000 ku-

bieke meter zand, zou het strand ongeveer twintig meter verbreden. Dat brede strand moet tijdens een storm een buffer vormen tegen de erosie. Daarna volgen nog werken aan de duinovergang ter hoogte van de G. Scott-laan. Ook hier ligt onvoldoende zand op het strand om zware stormgolven op te vangen.

Als bescherming wordt een duinsuppletie uitgevoerd om de voet van de duinengordel te versterken.

alle info op www.kustveiligheid.be ■



SCHAALVERGROTING IN DE CONTAINERSVAART

Er lijkt maar geen einde te komen aan de schaalvergroting in de scheepvaart, vooral dan de containersvaart. Begin dit jaar kondigde het Deense "Maersk" aan dat het tien schepen met een capaciteit van 18.000 TEU aan haar vloot wenste toe te voegen met nogmaals een optie voor 20 zusterschepen van hetzelfde type. Een eerste optie voor 10 werd ondertussen gelicht.

Om meer te weten te komen over deze nieuwe stap in de containersvaart gingen we praten met Kapt. Tony Hylebos, voorzitter van de Antwerpse Scheepvaartvereniging en tevens Manager Operations van Maersk Benelux. Om de ontwikkelingen in de containersvaart te schetsen gaat Kaptitein Hylebos terug in de tijd.

In 1970 vaarde hij op de "Dart Europe", een containerschip op de "North Atlantic". De Dart Europe bezat een capaciteit van

1300 TEU, had een lengte van 230 m; een breedte van 32 m en haalde 21 knopen en was enige tijd het grootste containerschip ter wereld!

"De evolutie in de containertvaart gedurende de laatste jaren is gigantisch" vertelt Tony Hylebos. "De capaciteit van de schepen vertienvoudigde en de lengte verdubbelde".

Gevraagd naar de reden van deze ontwikkeling verduidelijkt Tony Hylebos: "De nieuwe 18.000 TEU schepen van Maersk worden triple E-class genoemd vanwege de drie doelstellingen die aan de basis van hun ontwerp ontwerp lagen :

- economies of scale (schaalvoordelen)
- energy efficient
- environmentally improved

Deze drie factoren verklaren in ruime mate de schaalvergroting die we momenteel meemaken."

Containerreders controleren de vrachttarieven niet langer. Containertarieven zijn "commodities" geworden en de tarieven staan onder steeds grotere druk. Als de reder de prijszetting niet meer kan controleren rest hem enkel zijn kosten om de opbrengst te verhogen. Door steeds grotere schepen in te zetten daalt de kost per eenheid.

De sterke stijging van de bunkerkosten de laatste jaren heeft deze evolutie nog verstrekt. Tony Hylebos: "In 2009 betaalden we voor onze bunkers \$350 /ton; momenteel is de prijs gestegen tot bijna \$655/ton." De nieuwe motoren zijn ook veel energie efficiënter, de energierecuperatie is groter en de prijs per slot ligt exponentieel lager.

Daarenboven zijn de nieuwe motoren veel milieuvriendelijker. De nieuwe motoren van de triple E-klasse leveren een snelheid van 23 knopen op, tegenover 25 knopen voor de E-klasse (Emma Maersk) maar ze zijn ook geschikt voor "super slow steaming" (15 knopen) waardoor de kosten nog sterker kunnen dalen indien nodig."

Ten opzichte van de vorige generatie van 15.000 TEU die een lengte heeft van 397m is de nieuwe 18.000 TEU ULCC (Ultra Large Container Carrier) met 400 m, nauwelijks langer. De containers worden echter 23 rijen breed geladen tegenover 22 rijen op de vorige Emma generatie.

De nieuwe ULCC is hierdoor 59 m breed geworden maar heeft slechts een maximale diepgang van 14.5 meter tegenover 16m bij het vorige ontwerp. Om de manoeuvreerbaarheid van een dergelijk schip te verbeteren worden 2 motoren ingebouwd die elk een vierbladige schroef aandrijven.

De gevolgen voor de verdere evolutie van de containersvaart zijn verstrekkend. Het lijkt erop dat de nieuwe norm voor de Europe /Far East trade een scheepstype van 12.000 – 18.000 TEU zal worden.

Reders gaan dan de huidige schepen op de Oost-Westroute inzetten op Noord-Zuidroutes waardoor een "cascading" effect ontstaat en ook voor deze vaargebieden de schaalvergroting verder gaat. ■



AREYOUWATERPROOF

Areyouwaterproof lanceerde op 25 juni 2011 een fotowedstrijd.

De deelnemers diende enkel rekening te houden met het thema EEN JOB OP HET WATER. Er werden in totaal 36 foto's ingezonden.

Na het optellen van de punten konden we Karl Van Ginderdeuren aanduiden als winnaar.

Zijn inzending geeft het onderzoeksschip (RV Thalassa) aan het werk in het Belgische deel van de Noordzee weer.

Op dergelijke schepen werken wetenschappers, vissers, technici en matrozen samen om kostbare mariene date te bekomen.

Het beeld werd genomen in januari 2010 toen zowel het schip, een winterzonnetje als een aankomende storm in één beeld paste. ■



BLAUWE LOPER

Ondertekening van het samenwerkingsakkoord 'Ontwikkeling Nieuwpoort Rechteroever' tussen de Provincie West-Vlaanderen, de Stad Nieuwpoort en MDK op 17 oktober 2011



GNB-infodag Antwerpen 23 november 2011



Bezoek generaal Van den Put, Hoofd van het Militair Huis van de Koning, aan het MRCC op 31 augustus 2011



Doop Wielingen Zeebrugge 7 november 2011



Het management van MDK en de redactie van MDK-Actueel wensen u een prettige Kerst en een gelukkig 2012!

Colofon

Jaargang 5 - nummer 20 - december 2011 - driemaandelijks magazine

Redactie: Tony Vuylsteke, Rik Bervoets, Rita Bertens, Eva Descamps, John Pauwels, Yvette Vandevelde, Tom Moortgat, Ulrike Vanhessche, 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@mow.vlaanderen.be
Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel