

Nieuwe planning inkomende vaart

Nieuwsbrief – december 2013



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.

NIEUWE REDEBOTEN	1
OEFENING DRENKELINGEN	2
MARIEN RUIMTELIJK PLAN	2
NIEUWE RADARTORENS	3
NIEUWE PLANNING SCHEEPVAART..	4
OOSTENDE (Z)ONDER WATER	6
MONTAGE BRUG HET WRAKHOUT...	7
BLAUWE LOPER	8

DRIE NIEUWE REDEBOTEN VOOR VLISINGEN

Op 26 september 2012 kondigde VLOOT aan dat er opdracht was gegeven aan de werf Baltic Workboats uit Estland om 3 nieuwe redebotten te bouwen.

Nog geen jaar later, op 19 augustus 2013 werd de DEURLOO, als eerste van de serie overgebracht vanuit Estland. De tweede uit de serie, de HONTE, werd op 29 oktober 2013 geleverd.

DEURLOO, HONTE en RAAN zullen samen met de RAVELINGEN ingezet worden in Vlissingen (Nederland) om daar beloodsingsoperaties uit te voeren.

Dit betekent dat ze zullen instaan voor het transport van loodsen naar en van zeeschepen die de Schelde op- of afvaren. De reddenstvaartuigen zullen op jaarbasis samen ongeveer 15000 vaaropdrachten uitvoeren.

Voor de nieuwe vaartuigen, die de uit 1993 daterende redebotten zullen vervangen, werd door de goede ervaringen met het rompdesign van

de RAVELINGEN opnieuw gekozen voor een rompvorm van het wave piercing-type, ditmaal uit aluminium. De nieuwe rede-

boten dragen dezelfde rood-witte kleuren als de andere nieuwe loodsbotten en varen onder Belgische vlag.

De derde en laatste uit de reeks van drie zusterschepen, de RAAN, wordt in het voorjaar van 2014 verwacht. ■

Meer info: www.welkombijvloot.be



OEFENINGEN DRENKELINGEN

Elk jaar organiseert de Federale Dienst Openbare Hulpverlening (FDOH) twee reddingsoefeningen aan de kust om de afsprakenregeling drenkelingen te testen.

In die afsprakenregeling staat beschreven wat de verschillende hulpdiensten en kustwachtpartners doen om drenkelingen te helpen en hoe ze samenwerken.

Ook het Maritiem Reddings – en Coördinatie Centrum (MRCC) en Vloot nemen deel aan de oefeningen.

Uit de oefeningen van 8 juli in Koksijde en 24 juli in Oostende bleek dat de communicatie tussen de verschillende hulpdiensten nog wat kon bijgestuurd worden. Daarom was er dit jaar een extra oefening op 20 september ter hoogte van de havendam in Zeebrugge.

Volgens het scenario raakte een vissersbootje met twee opvarenden in de pro-



blemen. Één opvarende slaat overboord en de andere opvarende raakt gewond, maar slaagt erin om aan boord te blijven en de reddingsdiensten te verwittigen.

Aan de hand van deze oefeningen en de opgedane ervaring uit reële interventies wordt de afsprakenregeling drenkelingen waar nodig aangepast. ■

MARIEN RUIMTELIJK PLAN

In 2011 werd een begin gemaakt met de ontwikkeling van een Marien Ruimtelijke Planning (MRP).

Dat moet zorgen voor een betere planning van het gebruik en de ruimte binnen de Belgische zeegebieden en moet meer rechtszekerheid bieden aan de zeegebruiker.

Dit is van groot belang voor alle kustwachtpartners, zeker ook voor de vier partners binnen het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK).

In 2012 is een koninklijk besluit opgemaakt waarin een raadgevende commissie is aan-

gesteld en waarin de procedure voor de mariene ruimtelijke planning is bepaald.

De raadgevende commissie bestaat uit federale en Vlaamse overheidsdiensten. Dit jaar werd een ontwerpplan opgemaakt waarop alle kustwachtpartners advies hebben uitgebracht.

Ook het grote publiek heeft de kans gehad opmerkingen te maken. Alle opmerkingen worden nu verwerkt door het kabinet van de minister van de Noordzee.

Het uiteindelijke doel is om het mariene ruimtelijke plan te laten goedkeuren bij koninklijk besluit. ■



NIEUWE RADARTORENS VOOR DE SCHELDERADARKETEN

Oostende

De radartoren die in de haven op de top van de Halve Maandijk staat, zal worden afgebroken en vervangen door een nieuwe constructie op het uiteinde van de oostelijke strekdam. De nieuwe toren zal 56 meter hoog worden en heeft een groot radarbereik op zee. De nieuwe mast komt de veiligheid ten goede en zal ook de communicatie bevorderen

De nieuwe radartoren op de Oostdam wordt gebouwd worden door de afdeling Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. De nieuwe radartoren wordt een schakel van de Schelderadarketen.

De voet van de radartoren is gebouwd op de kop van de oostelijke havendam. De betonnen toren is ongeveer 45 meter hoog, de antenne zelf steekt er nog eens drie meter boven uit. Wetende dat de strek-



dam 8 meter hoog is dan zal de radartoren op zijn hoogste punt 56 meter boven laag water uitsteken.

Door de nieuwe hoogte wordt een groter radarbereik op zee verkregen, wat de veiligheid ten goede komt. De positie is door de ligging op het uiteinde van de strekdam meer zeewaarts waardoor het scheepvaartverkeer tussen Oostende en Frankrijk aan de kustzijde beter te monitoren is. De huidige nadelige afscherming van de gebouwen op de zeedijk in Oostende vervalt hierdoor grotendeels.

Tenslotte zal het radioverkeer tussen schepen in het zeegebied, de verkeerscentrale in Zeebrugge en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende vlotter verlopen omdat de ontvangstantenne voor radiocommunicatie hoger staat.

Radartoren Noord

Op Neeltje Jans komt een nieuwe onbemande radartoren: de Radartoren-Noord. Deze toren is onderdeel van het project Schelderadarketen Noord en draagt bij aan vlot, veilig en efficiënt scheepvaartverkeer in het Scheldegebied van en naar de havens.

De voorbereidingen starten in het najaar van 2013, de bouw begint in april 2014 en de radartoren is eind 2015 klaar. Het wordt de hoogste nautische radartoren in Europa

met een van de beste radarantennes ter wereld.

De radartorens die onderdeel uitmaken van de Schelderadarketen zorgen voor adequate verkeersinformatie en loodsadviezen aan de scheepvaart op de zeetrajecten van de Scheldemonden. De bediening van de radartoren zal vanuit de verkeerscentrale in Vlissingen gebeuren. De VTS-operatoren in Vlissingen kunnen op dit moment niet ver genoeg de Noordzee op kijken.

De nieuwe radarbeelden worden geïntegreerd in het totaal van de beelden van de Schelderadarketen. Ze maken het werk van de verkeerscentrale een stuk gemakkelijker, omdat ze straks een schip veel eerder zien aankomen en kunnen begeleiden. De nieuwe radar heeft een bereik tussen de 50 en 75 km in zee.

Rijkswaterstaat heeft bij de uitvoering van het project volop oog voor samenwerking, dialoog en afstemming met alle stakeholders uit Vlaanderen en Nederland.

De bouwwerkzaamheden worden nauwkeurig afgestemd op de omgeving, de natuur en de recreatie in het gebied.

Het uiterlijk van de toren is afgestemd op de omgeving, zowel qua natuur als qua ontwerp van de gebouwen in de omgeving (het Topshuis). ■



NIEUWE PLANNING INKOMENDE VAART VANAF 2014

Tijdens de 651ste vergadering van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart in september jongstleden werden nieuwe principes en procedures goedgekeurd die erop gericht zijn de ketenwerking verder te verbeteren. Uitgangspunt was de gegevensuitwisseling tussen het inkomende schip en de ketenpartners te optimaliseren. Dit draagt bij tot een vlottere en veiliger afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Eveneens wordt getracht om wachttijden te vermijden.

Met het voltooiën van de Scheldeverdieping in 2010 en de ingebruikname van het Deurganckdok lopen steeds meer grote diepstekende containerschepen Antwerpen aan. De complexiteit neemt toe. Meer dan vroeger kan slechts één groot schip per schutting in een sluis, grotere schepen hebben meer ruimte nodig en kunnen niet overal kruisen. Zwaaimaneuvres nemen tijd en plaats en opvaart en afvaart, vooral voor tijdgebonden schepen, moet afgestemd worden.

Door de druk naar meer efficiëntie willen terminals korte uitwisseltijden en mini-

maal tijdverlies voor ploegen. De maritieme dienstverleners, waaronder het Loodswezen, willen een optimale inzet van mensen en middelen. Ook de havens van Zeebrugge en Gent worden geconfronteerd met gelijkaardige uitdagingen en zijn van bij het begin betrokken bij het project. Aan Nederlandse zijde is Zeeland Seaports eveneens meegegaan.

In de geest van voortdurend verbeteren zijn door alle ketenpartners, de havenbedrijven, GNA (Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit), Scheepvaartbegeleiding, Loodswezen DAB en Nederlands Loodswezen Scheldemonden, de werkwijzen bij inkomende vaart tegen het licht gehouden. Daarbij is ook gekeken naar de stand van de techniek. Dit alles heeft geleid in een aanpassing van de werkwijze voor de inkomende vaart.

Wanneer het schip aan de loodskruispost arriveert, is het niet automatisch zo dat er ook een loods aan boord komt voor de opvaart naar de haven. De Estimated Time Arrival (ETA) loodskruispost is niet per definitie de opvaarttijd of loodsbesteltijd (LBT).



Daarom worden in de nieuwe regeling deze begrippen duidelijk uit elkaar getrokken. Hierdoor wordt het voor alle ketenpartners duidelijker hoe de opvaarttijd bepaald wordt:

- Het schip mag opvaren; de opvaarttijd valt samen met de ETA loodskruispost
- Het schip mag pas opvaren op de GTO of 'gewenste tijd van opvaart'
- Het schip mag pas opvaren overeenkomstig de GTA of 'gewenste tijd van aankomst'

Tevens is het mogelijk dat de agent omwille van operationele vereisten (vb. de ligplaats is niet beschikbaar) een zogenaamd 'Bezwaar Tot Vervolg van de reis' of een BTV instelt. Een dergelijke BTV schort de opvaarttijd op. Na beëindiging van een





'BTV' zal de agent een nieuwe opvaarttijd opgeven en een nieuwe loodsbestelling moeten plaatsen. Deze vier types hebben als "bron" de scheepsagent.

Wanneer een schip een Scheldehaven of kusthaven wenst aan te lopen, moet de scheepsagent via het elektronisch havenstelsel het schip opgeven. Door de koppeling via het Central Broker System (CBS) worden automatisch de GNA, de verkeerscentrales en de beide loodsdiensten op de hoogte gebracht. Afhankelijk van deze opgave kunnen er vier fases onderscheiden worden:

Fase 1: Het schip wordt nog niet in de ketenplanning opgenomen

Deze situatie kan zich voordoen wanneer de ligplaats niet vrij is, het opvaarttype niet bekend is, geen loodsbestelling geplaatst is (bij loodsplichtig schip) of indien één van

de ketenpartners onvoldoende capaciteit ter beschikking heeft.

Fase 2: Het schip is effectief in de ketenplanning opgenomen

In deze fase hebben alle ketenpartners hun toelating gegeven en is er voor een loodsplichtig schip een loodsbestelling geplaatst.

Fase 3: De ketenplanning is actief

Bij loodsplichtige schepen wordt de planning actief 6 uur voor het opvaarttijdstip. De loodsdiensten hebben dan 6 uur de tijd om een loods van de vereiste bevoegdheid op de loodskruispost ter beschikking te stellen volgens het opvaarttype "bron"-agent. Indien een ketenpartner (vb. de haven) een vertraging voorziet, kan hij een RTA (Recommended Time of Arrival) opgeven. Het Loodswezen gaat dan een later tijdstip van bemannen berekenen. Indien de agent het tijdstip van opvaart in deze

fase alsnog aanpast (vb. de ligplaats niet tijdig vrij) heeft dit een grote invloed op alle andere ketenpartners en kunnen er kosten ontstaan.

Fase 4: De reis is actief

Vanaf het moment dat de loods aan boord is wordt de reis actief. Voor niet loodsplichtige schepen begint deze fase vanaf het passeren van de loodskruispost. Bedoeling en het streven is, dat het schip dan zonder enig oponthoud opvaart.

Indien er dan toch nog aanpassingen aan het aankomsttijdstip gevraagd worden, riskeert het schip door de GNA teruggestuurd te worden naar zee en wordt de reis afgebroken.

Bij het opvaarttype GTA zal het predictiemodel van het Loodswezen berekenen wanneer een schip de opvaart moet starten om op tijd op de plaats van aankomst te zijn. Voor elke haven is een "plaats van aankomst" afgesproken. Voor het opvaarttype GTO zal het predictiemodel de precieze pasagetijsduren berekenen. Het predictiemodel werd door loodsen ontwikkeld. Het houdt rekening met manoeuvresnelheid van het schip, de stroming op zee en op de Schelde en stelt zichzelf bij qua aankomsttijd wanneer ingestelde lijnen op de vaarweg gepasseerd worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een real-time gegevens, de laatste stand van de techniek waaronder de AIS technologie (Automatic Identification Signal) voor schepen.

De nieuwe procedures treden op 4 februari 2014 in werking. Klanten en ketenpartners werden via infosessies uitvoerig geïnformeerd. Ondertussen wordt er gewerkt aan de aanpassing van de diverse programma's zodat de gegevensuitwisseling naadloos kan verlopen. ■

KUST

OOSTENDE (Z)ONDER WATER

Begin oktober zijn in Oostende de werken gestart voor het verbreden en verhogen van het strand. Het zijn de grootste suppletiewerken van de jongste 40 jaar. Met maar liefst 1.650.000 kubieke meter zand uit zee wordt de stad door de afdeling KUST beveiligd tegen een zogenaamde superstorm.

Het dorp Onze-Lieve-Vrouw Ter Streep, het oude Mariakerke, is bij een zware storm in 1334 door de zee verzwolgen. Ook het oude stadsgebied van het oorspronkelijke Oostende is door de zee opgeslokt.

Eén van de zwaarste en meest beruchte stormen aan onze kust trad op in de Sint Vincentiusnacht op 22 januari 1394. Oostende bevond zich toen op de landtong Ter Streep voor de huidige kustlijn. Het ging voor de helft verloren.

Een nieuw stadsdeel moest meer landwaarts gebouwd worden en werd later de kern van het huidige Oostende. De rest van de oude stad is in de eerste helft van de 17de eeuw volledig door de zee overspoeld.

Door de bouw van nieuwe dijken en verbeteringen aan de bestaande zeewering kon men vanaf de 17de eeuw het watergeweld beter bedwingen.

Zware overstromingen kwamen evenwel nog steeds voor in de daaropvolgende eeuwen. Zo zette in 1882 een felle storm de Stad alsnog onder water.

De meest hevige stormvloed van de 20ste eeuw was deze van 1 februari 1953. Zware stormgolven sloegen over de Oostendse zeedijk en zetten het stadscentrum blank. Een watermassa spoelde over de oevers van de havengeul en de kaden van de dokken en 7 inwoners verdrinken.

In de daaropvolgende jaren werkte men hard aan betere zeewering. Er werden stormmuren gebouwd en kaaimuren verhoogd. Nieuwe en verlengde strandhoofden moesten de erosie van de stranden beperken. Maar Oostende bleef bedreigd, zo bleek alvast in de tweede helft van de 20ste eeuw.

De storm van 8 januari 1976 veroorzaakte opnieuw een overstroming. De orkaan van 25 januari 1990 bracht grote schade toe aan de zeewering.

Door de aanleg van het noodstrand in 2004 voor het stadscentrum verhoogde de afdeling KUST voor het eerst gevoelig de bescherming van Oostende tegen de zee. Maar de Stad was nog niet bestand tegen een stormvloed als in 1953.

In 2011 keurde de Vlaamse Regering het Masterplan Kustveiligheid voor de hele Vlaamse kust goed. In dat plan was de bescherming van Oostende één van de prioriteiten.

Voor de beveiliging tegen overstroming worden stormmuren gebouwd rond de havendokken met te lage kaden. De 1ste fase van deze werken is volop in uitvoering.

Sinds begin oktober worden vanaf de Venetiaanse Gaanderijen tot aan de nieuwe westelijke havendam grootschalige strandsuppleties uitgevoerd, de grootste uit de voorbije 40 jaar. Ruim 1,65 miljoen kubieke meter zand wordt op zee gewonnen en op het Oostendse strand gespoten, zowel met een persleiding als met de methode van het rainbowen vanaf het baggerschip. Het Noodstrand gaat op in het nieuwe, bredere en hogere Groeistrand. Aansluitend wordt het strand richting Mariakerke-Raversijde verhoogd en verbreed.

Hier schrijft de afdeling KUST geschiedenis. De strandsuppleties zorgen ervoor dat Oostende voor het eerst in haar bestaan niet meer weerloos overgeleverd is aan de grillen van de zee en langs de zeezijde beschermd is tegen zeer zware stormen. Bovendien wordt een gedeelte van het Oostendse grondgebied, dat ooit aan de zee verloren ging, door het nieuwe strand teruggewonnen. ■

MONTAGE BRUG HET WRAKHOUT GESTART

De bouw van HET WRAKHOUT nadert de voltooiing. Vlaams minister Hilde Crevits monteerde op donderdag 21 november het eerste verbindingstuk voor de constructie van het bruglichaam.

De nieuwe brug voor voetgangers en fietsers verbindt de wijk Harendijke van Wenduine met het duingebied en staat in voor een veilige oversteek over de Koninklijke Baan en het dubbele spoor van de Kusttram.

Zo ontstaat langs de Kustfiets- en Kustwandelroute een veilige verbinding tussen polders en duinen, een stimulans voor verplaatsingen te voet of met de fiets.

De brug HET WRAKHOUT wordt opgebouwd uit een stalen frame met een houten vakwerk dat de indruk zal wekken chaotisch gemonteerd te zijn.

Er zijn ruim 1000 houten elementen nodig, waaronder 600 balken van verschillende lengte. De brug wordt in fasen opgebouwd.

Eerst plaatst men de overspanning over de tramsporen. Dit brugdeel weegt ruim



25 ton. Daarna volgen de overspanningen in de duinen en over de noordelijke zijde van de Koninklijke Baan.

Begin 2014 plaatst men nog twee brugdelen en wordt de brug afgewerkt. Het gebruikte

hardhout is FSC gecertificeerd en ruim 30 ton profielstaal staat in voor stabiliteit.

Het streefdoel van de afdeling KUST is HET WRAKHOUT tegen de Paasvakantie 2014 in gebruik te nemen. ■



BLAUWE LOPER

Vlaamse Havendag 22 september 2013



Dag van de Wetenschap
24 november 2013



NIEUWPOORT INTERNATIONAL BOAT SHOW

Van vrijdag 25 tot zondag 27 oktober had in de jachthaven de 9de editie plaats van de beurs Cap'Okaz onder de nieuwe benaming Nieuwpoort International Boat Show (NIBS). In de 3000 m² grote expo-tent was ook de afdeling KUST van de partij met een fonkelnieuwe stand waar zij niet alleen haar opdrachten in de grootste Vlaamse jachthaven in de verf zette, maar ook promotie voerde voor haar nautische publicaties en haar kustweerbericht. De NIBS kon rekenen op grote toeloop en werd alsnog een succes. Er was ook een donker kantje aan: de stormwind die op zaterdag was opgestoken trok aan tot 9 Beaufort en blies in de nacht van zondag op maandag het hele tentencomplex aan diggelen. ■



Het management van MDK en de redactie van MDK-Actueel
wensen u een prettige Kerst en een gelukkig 2014!

Colofon

Jaargang 8 - nummer 28 - september 2013 - 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@mow.vlaanderen.be
Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel