

Nieuwsbrief - juni 2016

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.

SIRIUS IN FRANKRIJK.....	1
DYNAMISCHE KIELSPELING	2
APEC SEMINARIE	3
BEBAKENING	4
HAVEN BLANKENBERGE	6
WRAKKEN	7
BLAUWE LOPER	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE

SIRIUS AANGEKOMEN IN FRANKRIJK

Eind vorig jaar startte op de Poolse werf 'Crist', onderaannemer van het Franse 'Socarenam', de bouw van de SIRIUS.

Eind april was het casco klaar om over te brengen naar Boulogne-sur-Mer, waar de Franse werf het vaartuig volledig zal afwerken.

Na de laatste voorbereidingen voor de overtocht, werd de SIRIUS op 5 mei 2016 tewater

gelaten om vervolgens koers te zetten naar Frankrijk.

Aangezien het vaartuig op dit moment nog niet uitgerust is om zelf te varen, werd de sleepoperatie met veel zorg en aandacht uitgevoerd.

De SIRIUS kwam veilig aan op haar eerste eindbestemming in Boulogne-sur-Mer op 12 mei 2016. ■



Vlaanderen
is maritiem

Diepstekende schepen kunnen niet te allen tijde het Scheldegebied bevaren. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) berekent de tijpoorten en geeft per schip de toelating om op- of af te varen.

Aangezien het tij elke dag anders is gelden er ook elke dag andere tijpoorten. Een schip mag op- of afvaren als het tijdens de reis voldoende kielspeling heeft, voldoende water tussen de onderkant van het schip en het bodemprofiel van de rivier.

In het Scheldegebied krijgen schepen met een diepgang van meer dan 13m toelating van de GNA in Vlissingen. In 2011 waren dat meer dan 800 vaarten en verwacht wordt dat dit aantal door schaalvergroting in de toekomst zal toenemen. De schepen krijgen nu toestemming als ze tijdens hun reis een kielspeling hebben van 10%, 12,5% of 15% afhankelijk van het gebied.

Momenteel houdt de Westerscheldeplanner (WESP) voor het plannen van de marginale vaarten geen rekening met actuele omstan-



digheden zoals golven en stroming. Sinds de release van WESP is de kwaliteit van de voorspellingen fel verbeterd en worden die gegevens bruikbaar geacht voor het berekenen van tijpoorten met behulp van een probabilistische berekening.

In september 2011 heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) besloten tot onderzoek naar vervanging van de huidige rekenmethode door een dynamische rekenwijze waarbij meer re-

kening wordt gehouden met de omstandigheden (zoals golven en stroming) gedurende de reis. Dat komt de veiligheid ten goede en leidt bij rustig weer mogelijk tot een groter toegestane diepgang of een langer tijvenster voor op- of afvaart.

Dit onderzoek is uitgevoerd door de Universiteit Gent en het Waterbouwkundig Laboratorium. De conclusie van het onderzoek is dat de probabilistische benadering leidt tot een beter onderbouwde veiligheidsnorm en een verruiming van de toegankelijkheid van de Scheldehavens. Op basis van de resultaten van deze studie is door de PC de opdracht gegeven aan de GNA om het project Dynamische Kielspeling te starten, in het projectteam zijn experts van MDK en Rijkswaterstaat aanwezig.

De ontwikkeling van DKS loopt tot eind oktober 2016. Daarna volgt een schaduwdraai fase waarin de dynamische rekenwijze wordt uitgeprobeerd. Als de schaduwdraai periode succesvol afgerond is, zal het projectteam de PC verzoeken operationeel te gaan met DKS. Dat besluit staat gepland in juni 2017.

Meer lezen? www.vts-scheldt.net ■



APEC-SEMINARIE

Van 11 tot 22 april 2016 vond voor de 6de maal het APEC seminarie "Nautical Accessibility & Maritime Traffic Management" plaats. Verschillende deelnemers werden geselecteerd uit diverse landen waaronder Vietnam, Marokko, Jordanië, Indonesië, Estland,...

Doel van dit seminarie is om deelnemers inzicht te bieden hoe Vlaanderen omgaat met veiligheid en de toegankelijkheid van en naar de Vlaamse havenregio.

Alle verschillende facetten in de vier Vlaamse havens kwamen intensief aan bod. De verschillende afdelingen en DAB's van MDK, de MOW partners en de havens leverden eveneens hun bijdrage.

Het seminarie werd afgesloten met een workshop waarbij de deelnemers een presentatie gaven over hoe men de opgedane kennis al dan niet kon implementeren in hun eigen havenregio.

Tot slot werden getuigschriften afgeleverd in het Stadhuis van Antwerpen. Het seminarie was zeer succesvol.

Een slotspeech van de deelnemers is hier een duidelijk bewijs.

Slotspeech

On behalf of participants, I would like to extend a warm welcome to all of you to the Closing Ceremony for the "Nautical Accessibility and Maritime Traffic Management" seminar.

I am deeply certain that participants are thankful to be given a chance to participate to such event.

During two weeks, we had the opportunity to meet several responsible persons from



different horizons; and to tell you the truth, they were more than generous to share valuable insights and inputs that we could use to strengthen our knowledge and perceive port logistics from another angle.

With its well-ventilated and well-lighted venues, with meals and snacks served with much palatability and satisfaction, along with invaluable seminar packages and sessions, participants just couldn't find reasons to leave their rooms and miss the seminar.

This APEC seminar also caters to the needs of each of us in enhancing some areas on knowledge and understandings, personal development, curriculum and instruction, and a lot more.

It is also a good point that this includes trends, issues and concerns that are really timely to address the needs of partners as well as the demands and challenges in a very rude era of globalization and competition.

Frankly speaking, this seminar has met its purpose to help each participant to uphold quality higher knowledge and go into the deep of the know-how of the Flemish Region as a whole.

I am sure that APEC and all the involved parties will keep on preserving this wonderful spirit of cooperation, when, like Dumas' musketeers, we all for one.

Finally, and without false modesty, my apologies if my words lack of sweetness of the Belgian chocolate, but at least, they share with it an unshakable quality that is authenticity.

I thank all those who have overseen the smooth running of the seminar and looked after the welfare of participants.

Once again, to the organizers, Dank u wel en goede wind ! ■

Reeds sinds de oudheid worden bakens gebruikt voor de plaatsbepaling ten behoeve van de scheepvaart.

Zoals op de weg vormt de signalisatie op het water een cruciale factor in het kader van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. In landen zoals België met drukke toegangsgeween tot de havens door ondiep en verraderlijk water vol zandbanken is bebakening essentieel.

MDK/VLOOT zet boeien en bakens uit zowel in de Belgisch Continentaal Plat op de Noordzee als in het Scheldegebied. Op zee gaat dit dan over ongeveer 3600 km² en ca 29 zeemijl vaarwater in het Scheldegebied. De verplichting voor België en Vlaanderen om in te staan voor het betonnen en bebakenen van de vaarweg is vastgelegd in internationale verdragen en gebeurt conform het IALA Maritiem Betonningsstel-

sel (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). Dit internationaal betonningssysteem voor vaarwateren is ontworpen door IALA in samenwerking met de IMO (International Maritieme Organisation) om tot een wereldwijd uniform systeem te komen.

MDK is hét agentschap waar alle expertise beschikbaar is om deze internationale regels om te zetten in de praktijk voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer:

- ➔ SCHEEPVAARTBEGELEIDING beschikt over de nodige expertise om aanwijzingen te kunnen geven voor de positie waar de boeien moeten geplaatst worden;
- ➔ LOODSWEZEN is de entiteit die haar vakmanschap en ervaring over onze vaarwateren deelt om een veilig en vlot scheepvaartverkeer te bewerkstelligen;
- ➔ KUST zorgt via de zee kaarten dat alle info rond positionering van de boeien ook geregistreerd en zichtbaar wordt via de zee kaarten;
- ➔ VLOOT heeft de nodige vaartuigen om boeien te kunnen uitzetten en de knowhow voor het technische beheer er van.

Optimalisering technisch beheer: milieuvriendelijker, veiliger en goedkoper!

VLOOT blijft veel aandacht besteden aan de optimalisatie van het beheer en het onderhoud van de vaarwegmarkering. Technisch is er over de jaren heen een grote evolutie merkbaar. De tijd dat er nog echte vuren en gasverlichtingssysteem werden gebruikt voor het betonnen en bebakenen van de vaarweg ligt mijlen ver achter ons. Gasboeien werden vanaf 1990 vervangen door



elektrische boeien met batterijvoeding door zonnepanelen. De jongste jaren werd vooral gewerkt rond het vervangen van de ijzeren boeien door PE boeien. Zo zijn in 2015 het ijzeren boeienpark op de Schelde en op het kanaal Gent-Terneuzen volledig vervangen door PE-boeien. Dit was niet alleen een milieuvriendelijke maatregel maar resulteerde in een additionele structurele besparing van 20.000 euro/jaar! Lichtere boeien zorgen ook voor een veiligere werkmethode voor de bemanning aan boord van onze boeienleggers en bij manipulaties op de kaai.

Monitoring en analyse

Uitgebreide testen en analyses zorgen voor een betere controle van de storingen en gaven aanleiding tot een aantal technische verbeteringen en structurele aanpassingen van de betonningssystematiek en organisatie:





betere beschikbaarheid te garanderen werd opgestart. Dank zij een compacte noodlantaren kunnen ook dringende herstellingen op een woelige zee uitgevoerd worden;

➔ Het vervangen van ijzeren boeien door kunststof boeien zorgt voor een betere score op het gebied van operationele efficiëntie, kost, veiligheid en duurzaamheid maar zijn vooral onderhoudsruimer;

➔ Het in gebruik nemen van 2 nieuwe boeienleggers: de ZEETIJGER ingezet aan de kust en de ZEESCHELDE vanuit Antwerpen. Deze vaartuigen zijn niet alleen performanter dan hun voorgangers maar ook uitwisselbaar waardoor een efficiëntieverhoging te noteren is.

VLOOT zet in totaal met de ZEETIJGER en de ZEESCHELDE meer dan 300 boeien uit waarvan:

- ➔ 200 op zee
- ➔ 4-tal op het kanaal Gent-Terneuzen
- ➔ 80-tal in het Scheldegebied vanaf de grens met Nederland tot Temse
- ➔ een 15-tal vanaf Temse tot Sint-Amands
- ➔ een 14-tal op de Rupel

POWERLED doet intrede op de boeien.

Om de betrouwbaarheid nog te verhogen en de uitval van de verlichting op te vangen worden sinds kort POWERLED totaalsystemen geïntroduceerd. Het niet-functioneren van de lichten door water in de batterijdoos, oxidatie van zonnepanelen of breken van lange connectiekabels worden hiermee alvast vermeden. ■

➔ De lichtsystemen werden beter afgesloten en de voedingssystemen zijn verplaatst naar de bovenkant van de boei;

➔ Er werden zwaardere stenen voor de verankering en een langere ketting voor boeien uitgezet op plaatsen waar de omstandigheden het extreemst zijn;

➔ De zichtbaarheid van de vaarwegmarkering werd geoptimaliseerd;

➔ De verankering in het algemeen en de zwakkere schakels in het systeem werden en worden nog geoptimaliseerd;

➔ De eerste testen met kunststof verankering werden uitgevoerd om nog betere resultaten te bekomen;

➔ Het gebruik van compactere modulaire systemen om autonoom te werken en een



HAVEN BLANKENBERGE

In september start afdeling KUST met werken rond de haven van Blankenberge om de stad te beschermen tegen overstromingen vanuit zee. De jachthaven van Blankenberge is immers een van de zwakke schakels langs onze kust.

Samen met de stad bouwt de afdeling KUST een architecturale stormmuur rond de haven, gecombineerd met een vernieuwing van de omgeving rond de jachthaven. Het resultaat zal een veiligere maar ook stijlvollere, groenere haven zijn.

Naast het verhogen van de kustveiligheid gaat er ook veel aandacht naar de functionele meerwaarde. Een geïntegreerde aanpak moet leiden tot een gebied dat beschermd is tegen overstromingen vanuit zee maar zal ook de kansen benutten om het vertoeven, het wonen en het werken in het havengebied aantrekkelijker te maken. Het is de bedoeling om de jachthaven een sterker samenhangende identiteit te geven.



De stormmuur zal een wisselende hoogte krijgen en in de omgeving geïntegreerd worden. Zo zal de muur op sommige plaatsen fungeren als zitbank en zal het duingevoel door middel van streekeigen kustplanten van west naar oost de stad binnen gebracht

worden. Om de openheid te bewaren en de toegang te garanderen, zal de muur hier en daar een opening krijgen. Bij storm zullen mobiele keringen op die plaatsen voor de nodige bescherming en veiligheid zorgen. Door de uniforme vormgeving zal een complete wandeling rondom de haven gecreëerd worden. Wandelaars en fietsers zullen er intuïtief het hele traject afleggen. De zogenoemde leesbaarheid zal er dan ook enorm verbeteren. Het einde van de werken is voorzien in mei 2018.

De bewoners, horeca-uitbaters, jachtclubs en andere belanghebbenden werden al geïnformeerd over de werken tijdens een infoavond. Wie met eigen ogen wil zien hoe de jachthaven en de omgeving er in 2018 zullen uitzien, kan nog tot half augustus terecht in de infostand op het vuurtorenplein Blankenberge. Tijdens de schoolperiode is deze open op zon- en feestdagen van 14u tot 18u. In het zomerverlof is de infostand open van donderdag tot zondag en op feestdagen, telkens van 14u tot 18u. Meer informatie over het project is te vinden op www.afdelingkust.be. ■



VLAAMSE HYDROGRAFIE SCHRIJFT MEE AAN WETENSCHAPPELIJK ARTIKEL

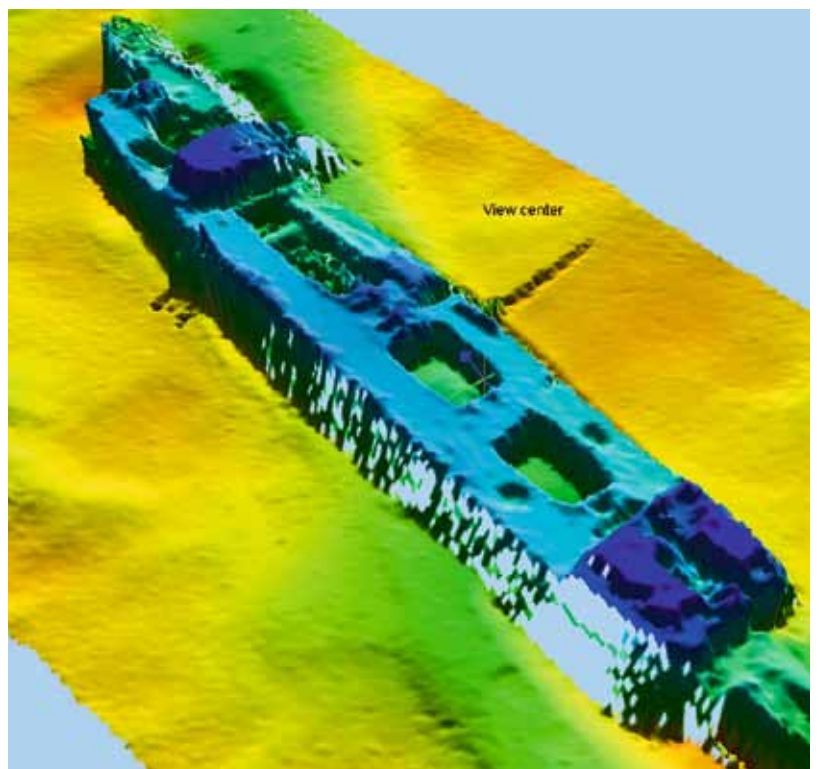
Samuel Deleu, projectleider binnen het team Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST, werkte mee aan een wetenschappelijk artikel over onderzoek op scheepswrakken. Het artikel werd gepubliceerd in de Journal of Archaeological Science.

“Ik werd gecontacteerd door Matthias Baeye van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen”, vertelt Samuel.

“Op basis van LANDSAT 8 satelliet data, spoort hij fijn sediment in suspensie in zee op. In bepaalde zones waar de omstandigheden optimaal zijn, kunnen de sedimentpluimen gelinkt worden met obstructie op de zeebodem. Het gaat dan in hoofdzaak om grote scheepswrakken. Omdat er op

het Belgisch deel van de Noordzee nogal wat wrakken liggen, kwam Matthias bij ons team terecht voor het aanleveren van hoge resolutie multibeam data. Die data koppelde hij met de minder nauwkeurige LANDSAT 8 data. Een koppeling die heel goed bleek te werken. Bij de juiste omstandigheden betekent dit dat LANDSAT 8 data gebruikt kan worden om nog onbekende scheepswrakken terug te vinden.”

Samen met het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen bepaalde Samuel een aantal testwrakken. Daarna werden de data en de zone met uitschuring rond de wrakken aangeleverd. Tot slot hielp onze collega met het schrijven van het wetenschappelijk artikel. Het volledige artikel is te vinden op www.afdelingkust.be. ■



BLAUWE LOPER

OOSTENDE VOOR ANKER



Colofon

Jaargang 11 - nummer 38 - juni 2016 - driemaandelijks magazine

Redactie: Tony Vuylsteke, Rita Bertens, Sofie Terryn, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Katty Cypers, Charlotte Devriendt, Sandra De Canck

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