

Als agentschap verantwoordelijk voor het kustgebied en de toegang tot de havens in Vlaanderen,

- ➔ garanderen we de structurele en functionele veiligheid van het maritiem gebied en de optimale werking van de nautische keten
- ➔ dragen we bij tot de economische ontwikkeling van het kustgebied en de havens in Vlaanderen
- ➔ organiseren we de watergebonden mobiliteit van personen in Vlaanderen.

NIEUWE SEINLICHTEN OOSTENDE.....	1
ISO-CERTIFICAAT LOODSWEZEN.....	2
DIGITALE KOERS LOODSWEZEN.....	3
GOED RAPPORT VAN EMSA.....	4
REDEBOOT SCHONEVELD.....	5
ZWINDIJK VERDWENEN.....	6
SUPPLETIES KNOCKE EN DE HAAN.....	7
BLAUWE LOPER.....	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen
is maritiem

NIEUWE SEINLICHTEN IN OOSTENDE

Sinds eind februari verrijst naast de radartoren op de oostelijke strekdam in Oostende een metalen kolom met de havenseinlichten.

Havenseinlichten regelen via verticaal opgestelde lampen de haventrafiek voor binnen- en buitenvarende vaartuigen. Vroeger stond die lichtmast opgesteld op het ondertussen afgebroken oostelijk staketsel. Tot voor kort nog functioneerde die metalen signalisatiemast ter hoogte van de Halvemaandijk bij

de oude radartoren. De vroegere witte, groene en rode halogeenlampen zijn nu vervangen door de veel krachtigere led-verlichting.

“Zowel de nieuwe locatie, verder in zee en dus beter zichtbaar, als de sterkere lichtstraal ook overdag kunnen alleen maar de veiligheid van scheepvaart van en naar de Oostendse haven ten goede komen” volgens ing. Nick Goethals van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. ■



Om voor haar klanten te streven naar een uitmuntende dienstverlening draagt het Vlaams Loodswezen kwaliteit hoog in het vaandel!

Met haar ultiem vakmanschap loodst ze de grootste schepen veilig en vlot van en naar de Vlaamse havens. Vanaf 2019 kiest het Vlaams Loodswezen ervoor haar kwaliteitsmanagement systeem te laten bekrachtigen via een ISO certificatie-audit 9001:2015 voor haar volledige dienstverlening:

- Loodsen
- Loodsen op afstand
- Verstrekken van nautische expertise en adviezen

De externe ISO audit, onder begeleiding van Lloyds Register, nam 3 dagen in beslag en dit van 15 tot en met 17 januari 2019.

De auditoren waren sterk onder de indruk van het aanwezige kwaliteitsniveau, het ultieme vakmanschap en het beheersen van onze dienstverlening. Vooral de openheid, het enthousiasme en de gedrevenheid waarbij elk personeelslid dagelijks invulling geeft aan de doelen van onze organisatie, met de focus op klantentevredenheid, kwam sterk naar voor bij de audit.

Met trots melden wij dat het Vlaams Loodswezen haar ISO 9001:2015 certificaat behaalde.

Ook de kernopleidingen van Vloot en Scheepvaartbegeleiding behaalden onlangs het ISO-9001 certificaat. ■



LOODSWEZEN ZET KOERS RICHTING DIGITALE TOEKOMST

LOODSWEZEN

In 2019 zal het Loodswezen, ten behoeve van een verder streven naar veiligheid en efficiëntie toe, voluit inzetten op een verdere uitbouw van de digitale instrumenten die aan onze collega's ter beschikking worden gesteld.

In 2018 werd er aan alle loodsen een smartphone ter beschikking gesteld. Deze maken het o.m. mogelijk op een gebruiksvriendelijke en snelle manier loodsentaken te valideren, eenvoudig bepaalde gegevens te raadplegen en gebruik te maken van nieuwe communicatiemiddelen. De kaarten in dit systeem worden aangeleverd door de Vlaamse Hydrografie.

Daarnaast heeft, in wat betreft de digitalisering van het loodsenberoep, de lite SNMS (Personal Pilot Unit) het afgelopen decennium een prominente plaats ingenomen. De introductie van dit hulpmiddel heeft de veiligheid en bereikbaarheid van onze havens aanzienlijk verhoogd. Naast de lite SNMS heeft ook de full SNMS (sluisbenaderingssysteem) zijn nut meer dan bewezen en de aanloop van schepen met grotere diepgang mogelijk gemaakt.

Als organisatie gaan we, in een continu veranderende informatica wereld, continu op zoek naar producten die een toegevoegde waarde kunnen vormen.

Vooreerst heeft het Loodswezen ondertussen nieuwe lite SNMS-toestellen besteld. Streefdoel is om tegen medio 2019 alle loodsen van nieuwe hardware te voorzien.

Als tweede pijler wordt er geïnvesteerd in een totale make-over van de navigatiesoftware. De look-and-feel zal aangepast worden aan de huidige noden van gebruikers en de functionaliteiten zullen uitgebreid worden.



De ontwikkelingen en testcase zullen in 2019 verder uitgewerkt worden waarbij er plaats zal komen voor toenemende datastromen binnen de ketenwerking waarna we aan de slag kunnen gaan met de vernieuwde toepassing.

Tenslotte zal er in 2019 verder gewerkt worden aan een vernieuwing van onze sluisbenaderingssystemen (full SNMS). Het

gewicht en volume van de POD's die bij dit systeem horen zouden in een nieuw model sterk gereduceerd worden, wat het comfort maar vooral de veiligheid bij het beloodsen moet verhogen. Ook naar de werking, betrouwbaarheid en legitimiteit van het nieuwe product zullen bijkomende testen gedaan worden. Nadien kunnen ook deze toestellen vervangen worden. ■

Om sneller te reageren op incidenten, ongevallen en andere gevaarlijke situaties op zee zijn er regels vastgelegd in de Europese richtlijn 2002/59/EC. Het Europese SafeSeaNet-systeem is een onderdeel van deze richtlijn, SafeSeaNet is een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

SafeSeaNet

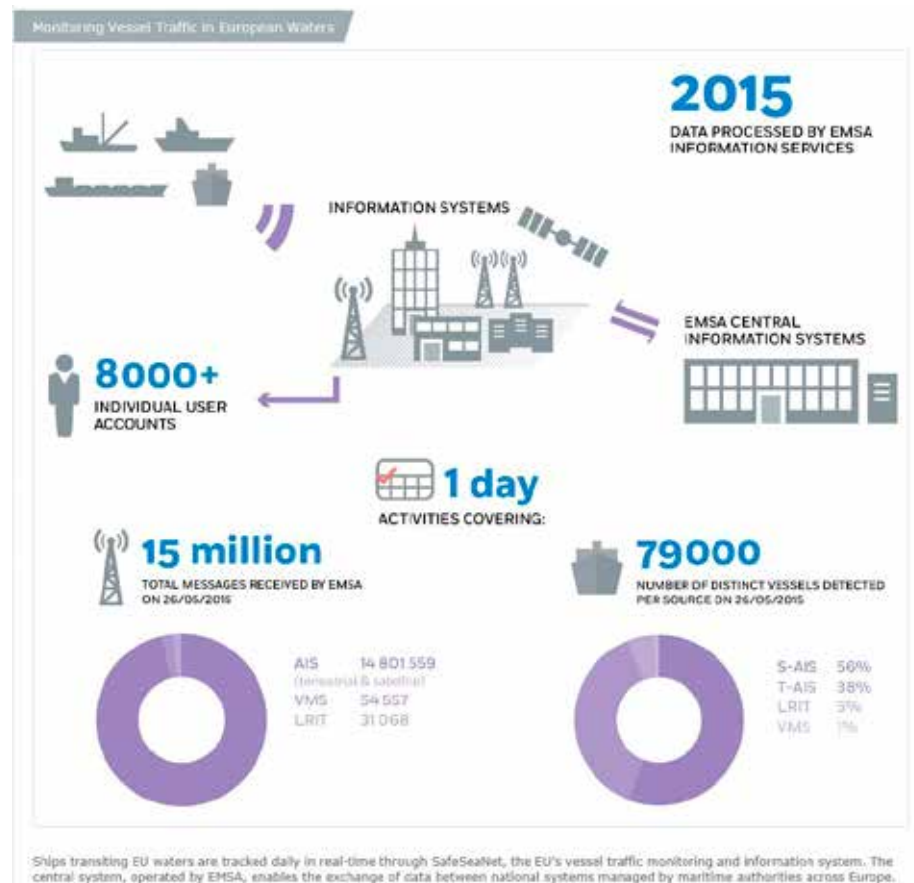
Het SafeSeaNet-systeem wil:

- ➔ de veiligheid en efficiëntie van het maritiem verkeer in de EU-lidstaten, Noorwegen en IJsland verhogen;
 - ➔ de reactie van autoriteiten verbeteren bij incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee (inclusief opsporings- en reddingsoperaties);
 - ➔ bijdragen aan het voorkomen en opsporen van verontreiniging door schepen.
- Het European Maritime Safety Agency, (EMSA) beheert het SafeSeaNet-systeem.

Afdeling Scheepvaartbegeleiding als Belgische SafeSeaNet Nationale Competente Autoriteit

Alle Europese lidstaten zijn verplicht een nationaal SafeSeaNet systeem in te richten. In België is het afdeling Scheepvaartbegeleiding die de rol heeft als nationale competente autoriteit (NCA) voor SafeSeaNet en die hiervoor het SafeSeaBEL-systeem heeft opgezet om de nodige informatie vanuit België automatisch aan te leveren aan het Europese SafeSeaNet.

Naast het beheer van het SafeSeaBEL-systeem, hoort ook de afstemming met de gebruikers en verstrekkers van de gegevens bij het takenpakket. Afdeling Scheepvaartbegeleiding vertegenwoordigt België daarnaast als SafeSeaNet NCA tijdens Europese vergaderingen met andere lidstaten en European Maritime Safety Agency (EMSA).



Data kwaliteit

De gegevens in SafeSeaNet zijn afkomstig van kapiteins, rederijen, agenten en de havenkapiteinsdiensten in de Belgische zeehavens en de Vlaamse Waterweg. Zij zijn verplicht deze informatie aan te leveren voor elke reis van een zeeschip naar een Vlaamse zeehaven en de binnenwateren. Hierbij is juistheid, volledigheid en tijdigheid van belang. Dankzij de inzet van al deze actoren, wordt ervoor gezorgd dat de data kwaliteit van de informatie aangeleverd vanuit België op een hoog niveau staat.

Deze datakwaliteit wordt op regelmatige basis gecontroleerd. Via steekproeven wordt gekeken of de benodigde informatie correct

en tijdig wordt aangeleverd. Deze controles gebeuren op Belgisch niveau vanuit afdeling Scheepvaartbegeleiding. Op Europees niveau is het EMSA die op geregelde basis steekproeven uitvoert, ter ondersteuning van de Europese lidstaten. Recent heeft EMSA voor België het jaarrapport uitgegeven waarbij wordt nagegaan hoe België voldoet aan de verschillende criteria. Daarbij wordt bevestigd dat de data kwaliteit van de informatie aangeleverd vanuit ons land op een hoog niveau blijft.

Vanzelfsprekend blijven we verder waakzaam dat ook in de toekomst de nodige informatie tijdig en correct blijft gemeld worden. ■

REDEBOOT SCHONEVELD

VLOOT

Na de uitvoering van de laatste testen op de scheepswerf vertrok de nieuwe redeboot SCHONEVELD op 13 februari 2019 vanuit Estland en kwam aan in Oostende in de nacht van 15 februari 2019.

In de week na de aankomst stonden voorafgaand aan de voorlopige oplevering nog enkele finale testen en inspecties gepland door Scheepvaartcontrole en Vloot. Op 21 februari 2019 voer de SCHONEVELD richting Vlissingen waar de opleiding van de bemanningen zal doorgaan.

De SCHONEVELD werd gebouwd door Baltic Workboats in Estland. Het vaartuig zal ingezet worden voor het loodsentransport in de Scheldemonding en op zee. Het vaartuig heeft een lengte van 22 meter, een breedte

van 6,4 meter en een diepgang van 1,6 meter. De redeboot haalt een snelheid van 25 knopen en heeft net zoals de zustervaartuigen DEURLOO, HONTE en RAAN die iets kleiner zijn, een rompvorm met de kenmerkende 'wave-piercing'.

Het nieuwe vaartuig biedt nog meer comfort door het voorzien van meer beenruimte voor de passagiers en betere ergonomische zetels met een luchtveersysteem dat zich automatisch aanpast aan het gewicht van de persoon. Ook het 'active ride control' systeem met interceptors draagt bij aan het verminderen van de rol- en stampbeweging van het vaartuig.

Later in het voorjaar verwacht Vloot het tweede identieke vaartuig WULPEN. ■



INTERNATIONALE ZWINDIJK VERDWENEN

Het laatste stukje Internationale Dijk dat de zee tegenhield, werd op 4 februari met een symbolische laatste spadesteek afgegraven. Vanaf nu stroomt zeewater tweemaal per dag het nieuwe Zwin binnen. De nieuwe, 7 meter hoge en robuustere dijk biedt bescherming tegen overstromingen.

De doorbraak van de Internationale Dijk, aangelegd in 1872, was een historisch moment in de Vlaams – Nederlandse samenwerking om de toekomst van het Zwin veilig te stellen. Het extra getijdengebied dat ontstaan is, moet vooral de verzanding van het Zwin tegengaan. Het doorbreken van de dijk was technisch geen eenvoudige klus: het getij is hier de baas, dus timing was belangrijk. Het laatste stukje van de dijk werd weggegraven net ná laagwater en bij doodtij: het moment waarop het verschil tussen eb en vloed minimaal is. De grond van de oude dijk werd gebruikt om een oude nevengeul in het Zwin te dempen.

foto: Misjel Decler



De nieuwe ringdijk garandeert de veiligheid van het achterland tegen overstromingen vanuit zee. De dijk, die een onderdeel is van het Masterplan Kustveiligheid, is ontworpen

volgens de hoogste veiligheidsnormen. Dit maakt hem bestand tegen een 4000-jarige storm. De bijzonder robuuste dijk is volledig opgetrokken uit materialen uit gebied zelf. ■

Opmerkelijke cijfers over de nieuwe dijk:

- ⇒ 7 meter hoog
 - ⇒ 5,6 km lang
 - ⇒ 55 – 70 meter breed
 - ⇒ Kleiafdekking van 2,2 meter dik aan zeezijde en 0,6 meter dik aan landzijde
 - ⇒ Ongeveer 25.000 ton breuksteen aan de dijkvoet
 - ⇒ Ongeveer 2,5 miljoen m³ grondverzet tijdens het volledige project
- Meer weten: www.zwininverandering.eu



SUPPLETIES IN KNOKKE EN DE HAAN

KUST

Op het strand van De Haan en Knokke-Heist voerde afdeling Kust onlangs strandsuppleties uit. Deze geplande werken uit het Masterplan Kustveiligheid zorgen voor de bescherming van de kustregio en het achterland tegen een 1000-jarige stormvloed uit zee.

In Knokke-Heist werd in een eerste fase 280.000m³ aangevoerd via een drijvende leiding uit een baggerschip. Vanaf eind dit jaar zal de aannemer in verschillende fasen een vooroever- of onderwatersuppletie uitvoeren. Die zal dienst doen als fundering van het strand. Daarvoor gebruiken we zand dat afkomstig is van de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Dat zand voldoet aan alle milieuhygiënische eisen om te gebruiken voor het onderwaterstrand. Daarna zal nog een restvolume zand aangebracht worden op het hogere strand. Op deze manier kan uiteindelijk op een kostenefficiënte manier een strand gerealiseerd worden dat voldoet aan het basis veiligheidsniveau en dat minder klifgevoelig is zodat de onderhoudskost daalt.

Ook in De Haan is in maart een strandsuppletie voltooid. Hier ging het om een geplande onderhoudssuppletie zodat het beschermingsniveau tegen een 1000-jarige stormvloed gegarandeerd blijft.

Voor de versterking van de natuurlijke en zandige kust, vormen suppleties de basisoplossing. Bij een suppletie wordt extra zand aangebracht op de vooroever, de duinen of het strand.

Op een breder en hoger strand kunnen de golven breken en verliezen ze hun energie vóór ze schade kunnen toebrengen aan de dijken of de bebouwing. De aantrekkelijkheid van de kust blijft bovendien behouden en de natuurlijke processen van het waardevolle ecosysteem kunnen blijven plaatsvinden.

Tijdens winterstormvloed en een gedeelte van het zand wegspoelen door inbeukende golven en hoge waterstanden. Bij een zeer vlak strand is deze erosie minder merkbaar. Bij een steiler aangelegd strand

kan hierbij een klif ontstaan nabij het hoogste waterpeil tijdens de stormvloed. Kliffen ontstaan doordat er onder invloed van de golfenergie zand verplaatst wordt van het hoog gedeelte van het strand naar het laag gelegen gedeelte, onder water. Het weggespoelde zandvolume is echter niet verloren. Het zand wordt afgezet op de vooroever die dienst doet als soort fundering van de zandige kust. Door de natuurlijke werking van getij en golfslag zal op termijn een deel van het zand terug op het strand worden afgezet. Voor de veiligheid van de strandgebruikers worden hoge kliffen wel zo snel mogelijk afgevlakt.

Terwijl een storm vroeger evengoed een massa zand zeewaarts verplaatste is dit nu beter zichtbaar door de steilere stranden bij het hoogwaterpeil. Het voordeel van de zandsuppleties is wel dat er op die manier minder of geen schade meer optreedt aan de zeedijken en glooiingen langsheen de kust, daar waar vroeger geregeld stormschade optrad waarna kostelijke herstellingen moesten uitgevoerd worden. ■



BLAUWE LOPER

Onderzoeksschip SIMON STEVIN spot bultrug

Op donderdag 24 januari 2019 zagen de bemanning en de wetenschappers aan boord van het onderzoeksvaartuig SIMON STEVIN (Vloot) plots een bultrug opduiken zo'n vijftiental kilometer voor de kust van Oostende.

Volgens het VLIZ gaat het over een opmerkelijke waarneming. Vermoedelijk is het dier op doorreis naar het zuiden om te overwinteren.



Afdeling Kust op Belgian Boat Show



Op de blog van MDK

➤ MDK MAAKT DROOM VAN NIEUWE HAVENSCHEPEN WAAR

Op 17 februari maakte Annick De Ridder, de nieuwe havenscheper van Antwerpen, samen met onze administrateur-generaal, Nathalie Balcaen en Herman Van Driessche (Loodswezen) een loodsreis mee.

➤ DUINOVERGANG IN LOMBARDSIJDE

Op maandag 4 februari start afdeling Kust de voorbereidingen voor een houten duinovergang en een palenrij op het strand. Op die manier wil men wandelaars beter begeleiden door het natuurgebied.

➤ HET WARMSTE VEER

Naar aanleiding van de Warmathon breidde Vloot de dienstverlening van het Sint-Annaveer uit tot 21.30 uur. 1.374 enthousiaste supporters en sporters maakten er gebruik van.

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

Colofon

Jaargang 14 - nummer 49 - maart 2019 - driemaandelijks magazine

Redactie: Rik Bervoets, Katty Cypers, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Sarah Schenk, An Truys, Charlotte Devriendt, Daphne Vanhoucke

Verantwoordelijke uitgever: Dr. ir Nathalie Balcaen, 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