

Zeedijk Middelkerke

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.

BETER SAMENWERKEN @MOW	1
HENRY DE VOS	2
CYRIEL BUYSSE	3
FEDOR LITKE	4
STUDENTEN OP WANDELAAR	4
ZEEDIJK RAVERSIJDE	5
ZEEDIJK MIDDELKERKE	6
HAVENGEUL BLANKENBERGE	7
BLAUWE LOPER	8

WWW.AGENTSCHAPMDK.BE



Vlaanderen
is maritiem

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN: SAMENWERKING

Op 24 april 2018 is het startschot gegeven voor een vernieuwde samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Samenwerken is uiteraard niet nieuw, wel dat alle leidend ambtenaren van MOW zich engageren om dit structureel en dwars doorheen de entiteiten op te zetten.

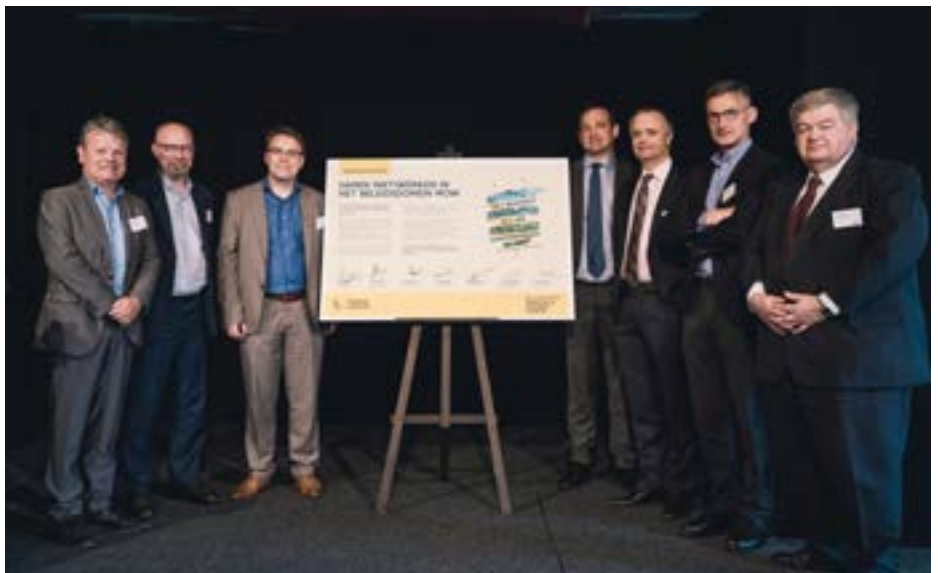
Het gaat over samenwerken binnen thema's en projecten die voor het hele beleidsdomein belangrijk zijn, zoals verkeersveiligheid, basisbereikbaarheid of grote infrastructuurwerken.

Concreet zullen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, Beheersmaatschappij

Antwerpen Mobiel, De Werkvennootschap, Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken deze samenwerking uitbouwen in zes kenniscellen en een 15-tal projectteams.

Beter samenwerken doorheen alle muren, entiteiten en expertises, én de praktijkervaring en kennis van de agentschappen meenemen in de beleidsvoorbereiding, daar draait het vooral om. Via het netwerk van kenniscellen en projecten ontwikkelt het beleidsdomein zich binnen de Vlaamse overheid steeds verder als een echte netwerkorganisatie.

Onder dat engagement hebben de zeven leidend ambtenaren op het kick-off event hun handtekening gezet. Want het beweegt als we samenwerken! ■



HENRY DE VOS

Johan Onraedt, wvd. algemeen directeur van VLOOT, verwelkomde op dinsdag 17 april 2018 onder een stralende lentezon talrijke genodigden voor de plechtige ingebruikname van het nieuwe hydrografisch vaartuig HENRY DE VOS.

Hij dankte Caroline Lootens, hoofd van de afdeling Kust, voor de goede samenwerking met de Vlaamse Hydrografie die door de ingebruikname van dit vaartuig verder versterkt zal worden.

Bart Van Camp, vertegenwoordiger van minister Ben Weyts, benadrukte dat de Vlaamse overheid bijna 2,2 miljoen euro geïnvesteerd heeft in dit vaartuig. HENRY DE VOS zal ingezet worden om metingen uit te voeren op de Schelde en zal als stille kracht waken over de veiligheid van de Schelde. De hydrografische kaarten die geproduceerd worden door de metingen die het vaartuig zal uitvoeren, zijn uiterst belangrijk voor de druk bevaren Schelde. Het vaartuig HENRY



DE VOS is genoemd naar een gewezen directeur-generaal van het Zeewezen die 23 jaar lang commissaris was in de Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (1929-1952).

De fiere meter Nathalie Heremans, kabinetschef van de OCMW-voorzitter en Schepen voor sociale zaken, wonen, diversiteit & inburgering en samenlevingsopbouw van

de stad Antwerpen, beschreef HENRY DE VOS als een werkpaard en loofde de stille kracht. Zij wilde haar meterschap opdragen aan alle stille krachten achter de schermen die van onschatbare waarde zijn voor de scheepvaart. Ze hoopt in het kader van de diversiteit ook meer vrouwen warm te maken voor de maritieme sector.

Aan de Palingplaat lag HENRY DE VOS klaar voor de traditionele champagnedoop. Nadat de meter de bemanning en het schip een behouden vaart toewenste en vlot de champagnefles brak, gaf de ZEESCHELDE een watersalut. Tijdens een kleine parade met de HENRY DE VOS, de ZEESCHELDE en de HONDIUS konden de genodigden en de pers het nieuwe vaartuig in actie zien.

HENRY DE VOS, gebouwd door de Spaanse scheepswerf Auxiliar Naval Del Principado in Navia, Asturië, is 15,28 m lang, 4,49 m breed, heeft een diepgang van 1,2m en kan maximaal 10,3 knopen varen.

Ze versterkt de veiligheid op de Schelde door met de modernste singlebeam en multibeam sensoren zeer nauwkeurige dieptemetingen uit te voeren en met een sidescan sonar objecten te detecteren en sedimentologische onderzoeken uit te voeren. ■



CYRIEL BUYSSE

VLOOT

Het nieuwste VLOOTveer CYRIEL BUYSSE is op dinsdag 22 mei 2018 aangekomen in Terdonk.

Intussen zijn de nodige proeven en vaststellingen uitgevoerd waardoor het vaartuig kan opgeleverd worden. Aansluitend volgen de nodige opleidingen om de VLOOTbemannning van alle nieuwigheden op de hoogte te brengen.

De CYRIEL BUYSSE is een veer dat ontworpen is voor het kanaal Gent-Terneuzen door de werf DAMEN uit Nederland.

Het veer zal uitwisselbaar en equivalent zijn aan de huidige veerponten LIEVEN BAUWENS en MAURICE MAETERLINCK en zal voornamelijk gebruikt worden door fietsers en gemotoriseerde voertuigen.

De lengte van dit vaartuig bedraagt 31 meter, ze is 9 meter breed en heeft een maximale diepgang van 1,60 meter. Dit veer



haalt een maximum snelheid van 14 km/u. Bijzonder aan dit veer is de installatie van milieuvriendelijke motoren met uitlaatgas-

senbehandeling van het SCR-type (Selective catalytic reduction) met fors verlaagde uitstoot van schadelijke stoffen. ■



FEDOR LITKE

Op maandag 9 april werd de haven van Zeebrugge voor het eerst aangelopen door de FEDOR LITKE

De FEDOR LITKE is een volledig beladen LNG-carrier (liquid natural gas), vanuit Sabetta (Noord-Rusland). Dit vaartuig is één van de LNG-carriers van het ARC7 ijsbrekertype dat speciaal is ontworpen om in extreme ijscondities te opereren in het noorden van Rusland.

De FEDOR LITKE heeft een lengte van 299 meter, een breedte van 50 meter en een diepgang van 12 meter. Bijzonder is dat het schip vooruit door een ijslaag kan varen van een meter dik en dit aan een snelheid van twaalf knopen. Achteruit kan het schip door ijs tot zelfs twee meter dik varen aan een snelheid van zes knopen. Om die reden zijn deze types vaartuigen uiterst wendbaar en uitgerust met drie azimuths.

Onlangs kregen heel wat kustloodsen een intensieve training als voorbereiding op



de komst van deze vaartuigen omdat de voortstuwing net dat tikkeltje anders is dan bij de meeste schepen.

Na het gedeeltelijk opklaren van de mist zodat de zichtbaarheid voldoende was, kon het schip veilig beloofst worden. Kapt. Van Laere en kapt. Swennen (kustloodsen)

brachten de FEDOR LITKE veilig en vlot tot tegen de kaai van de Fluxys LNG Terminal. Na de losoperaties vertrok het schip op 10 april 2018 onder advies en begeleiding van kapt. Duquet en kapt. Van Wezemael richting de WANDELAAR waar de kustloodsen ontscheepten en de FEDOR LITKE terug richting Rusland voer. ■

STUDENTEN BEZOEKEN WANDELAAR

Op 21 en 28 april 2018 bezochten studenten manama Maritieme Wetenschappen (UGent en VUB) het loodsstation WANDELAAR. Ze werden begeleid door Daan Schalck (CEO North Sea Port en tevens professor 'Contemporary Port Problems') en Jean-Louis Vandevoorde (UGent). Op 28 april 2018 sloot ook Ann Fritsché aan, meter van de Nederlandse redeboot LUNA. De studenten maakten kennis met zowel de jol- als swathbeloeding en kregen van de staf van de WANDELAAR een uitgebreide nautische en technische uitleg met betrekking tot de werking en coördinatie van de WANDELAAR binnen haar beloedingsgebied. ■



MARIAKERKE EN RAVERSIJDE

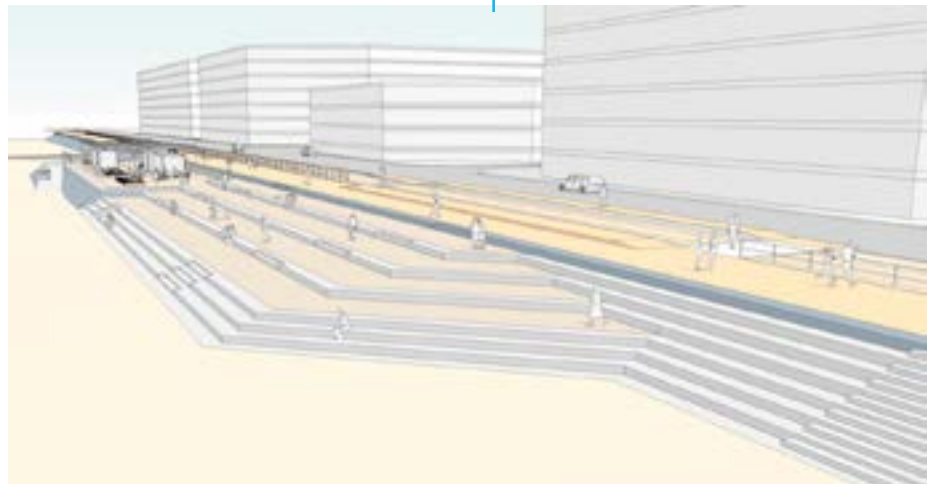
KUST

Mariakerke en Raversijde vormen nog een zwakke schakel in de zeewering langs onze kust. Vanaf eind 2018 brengt afdeling KUST daar verandering in.

Samen met stad Oostende wordt er momenteel gewerkt aan een voorontwerp van maatregelen om deze zones te beschermen tegen een 1000-jarige stormvloed. De uitvoering van de werken begint eind dit jaar.

De zeedijk van Mariakerke krijgt bescherming door de bouw van stormmuren. Deze komen tussen de Henegouwenstraat en het Strandplein en tussen de Albertushelling en de Diksmuidestraat.

De stormmuur van 50 cm hoog zal een scheiding vormen tussen de rijweg en de zeedijk. Door de beperkte hoogte van de muur zal ze ook kunnen gebruikt worden als zitbank. Ter hoogte van de zijstraten wordt telkens een bank voorzien met een glazen windscherm. De zeedijk zal steeds toegankelijk blijven door openingen in de



muur. Bij stormvloed kunnen deze dichtgezet worden met een mobiele kering. De stormmuur wordt uitgevoerd in beton en krijgt een architecturale afwerking.

Op het traject tussen de parking van de Diksmuidestraat en de Zeelaan in Raversijde heeft vooral de zone waar de tram naast de zeedijk rijdt, bij sterke wind last van het opgewaaide zand. De beste manier om dit probleem aan te pakken is door het zand op

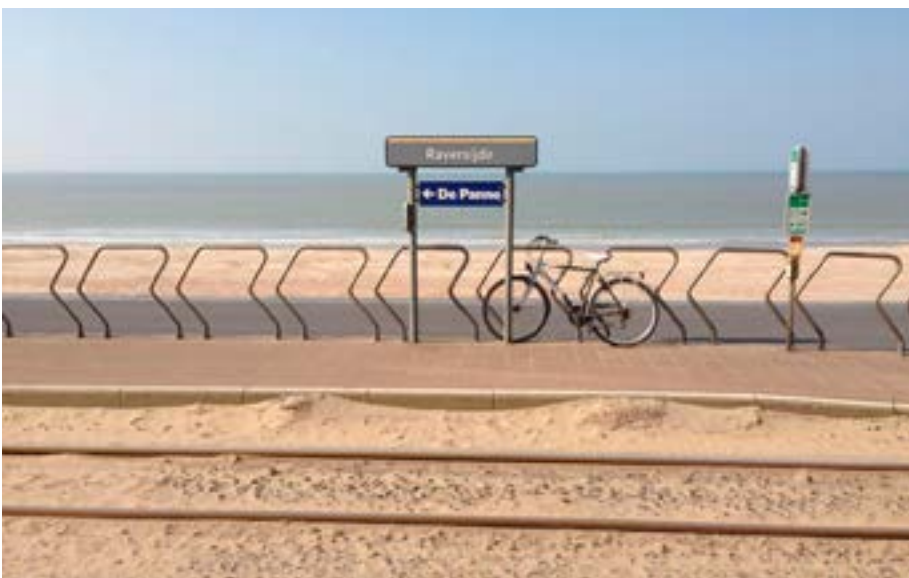
het strand te houden. Dit zal gebeuren door helmgras en rijshouthagen aan te planten in deze zone.

Zo wordt een soort duin voor dijk gecreëerd dat als zandvang moet dienen. Tussen de zeedijk en de tramsporen wordt een muurtje gebouwd om het zand bijkomend op te vangen. Op die manier worden wandelaars afgeschermd van de tramsporen. De zeedijk krijgt in deze zone tot slot ook een nieuwe bevoering.

De zeedijk ter hoogte van de Dorpsstraat wordt verbreed. Hier krijgt het kunstwerk "Ik, James Ensor" een vaste stek.

Raversijde krijgt ook een verbreding van de zeedijk tussen de Zeelaan en de Westlaan. Het duinenlandschap vanuit Mariakerke wordt doorgetrokken tot aan deze verbreding en de bevoering van de bestaande zeedijk wordt vervangen.

De dijk zal 15 meter breder worden. Hierdoor krijgen wandelaars meer ruimte. Een trappartij zal toegang geven tot het strand en als rustplaats kunnen dienen. Een luifel op het oostelijke gedeelte van de verbreding zal plaats bieden aan de lokalen voor de reddingsdiensten en sanitaire voorzieningen. ■



Afdeling KUST en de gemeente Middelkerke sloegen de handen in elkaar voor een ingrijpende transformatie van de zeedijk in de gemeente.

De volledige lengte van de zeedijk zal opnieuw worden aangelegd en krijgt een nieuwe indeling. Het project kadert in het Masterplan Kustveiligheid van afdeling KUST. Het hoofddoel is dan ook Middelkerke en haar bewoners beschermen tegen zware stormen. De werken zullen daarnaast ook de beleving van strand en dijk verbeteren.

Met de transformatie van de dijk wordt ingezet op vier belangrijke pijlers:

- ➔ Meer bescherming tegen stormvloed: door de bouw van een golfdempende uitbouw in de stedelijke zone en een grasdijk in de residentiële zone verbetert de beschermende functie van de zeedijk.
- ➔ Meer beleving: met meer afwisseling langs de promenade en een koppeling van



fiets- en wandelroutes wordt de promenade een plek bij uitstek om te genieten van de zon. De zeedijk wordt een groene gordel tussen Middelkerke en Westende.

- ➔ Meer zon: door de golfdempende uitbouw en de grasdijk wordt de huidige dijk breder gemaakt. Hierdoor zal de dijk al

vroeger dan nu in de zon baden. De terrassen krijgen meer zonne-uren en ochtendwandelaars kunnen al vroeger van de zon genieten.

- ➔ Meer natuur: de ontwikkeling van de golfdempende uitbouw en de nieuwe grasdijk betekent meer dan 100.000m² of 20 voetbalvelden extra groen. De grasdijk zal niet enkel bescherming bieden tegen stormvloed maar krijgt ook een toegankelijk wandelpad. Deze nieuwe groenzones verbinden de bestaande duinenzones met de residentiële zones en de badkernen tot één groene strook aan de kust.

Momenteel wordt volop gewerkt aan het voorontwerp. Alle technische plannen en constructies worden zowel theoretisch als praktisch getest op hun doeltreffendheid. Op het strand van Middelkerke staat momenteel een levensgrote proefopstelling van de golfdempende uitbouw. Op die manier kan je de nieuwe situatie al ervaren.

Een definitief ontwerp wordt na de testen en de nodige bijstellingen verwacht tegen 2019. Na de aansluitende aanbesteding kan gestart worden met de effectieve werken. ■



HAVENGEUL BLANKENBERGE

KUST

In 2017 werd een studie opgestart om zowel de erosieproblematiek van het strand van Wenduine als de verzanding van de havengeul van Blankenberge samen structureel aan te pakken.

Een nieuwe hogere Westdam in Blankenberge en één of meerdere strandhoofden in Wenduine komen als beste oplossingen naar voor.

In uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid worden langs de volledige kust zandsuppleties uitgevoerd om de gewenste veiligheid te bieden tegen stormvloeden vanuit zee.

Ter hoogte van Wenduine vertoont de kustlijn een lichte knik, waardoor deze zone onderhevig is aan versterkte erosie. Het strandprofiel is hier onvoldoende stabiel gebleken, waardoor frequente onderhoudssuppleties noodzakelijk waren om de erosie na verschillende stormen te compenseren. Deze erosieproblematiek in Wenduine zorgt bovendien voor een verhoogd zandtransport richting Blankenberge, ongeveer 4 km oostwaarts.

De jachthaven van Blankenberge heeft een korte, smalle en tegelijk ondiepe haveningang dicht bij zee die op zeer korte termijn verzandt. Jaarlijkse stormen leiden tot een snelle verzanding van de havengeul met als gevolg een gevaarlijke situatie voor de pleziervaart.

Samen met het uitbaggeren hiervan zorgt dit voor een moeilijke toegankelijkheid van de jachthaven. Om een structurele oplossing te bekomen voor beide onderhoudsintensieve locaties werd in 2017 een studie opgestart.

Meerdere ontwerpscenario's zijn onderzocht met behulp van numerieke modellering



van stroming, golfwerking en morfologie. Daarna zijn de alternatieven met elkaar vergeleken op vlak van effectiviteit. Er is nagegaan in hoeverre de aanzanding in Blankenberge en de erosie in Wenduine zijn teruggedrongen, op vlak van nautische toegankelijkheid, zwemveiligheid, kustveiligheid, landschappelijke en belevingsaspecten, kosten-efficiëntie, en milieueffecten.

De haalbaarheidsfase van die studie werd inmiddels afgerond en toont aan dat er goede technische oplossingen zijn, die zich terugverdienen op korte tot middellange termijn. In Wenduine ligt de oplossing in de bouw van een strandhoofd ten oosten van de bebouwing of een strandhoofdenveld.

Deze strandhoofden zorgen voor een stabiel strand, waardoor minder erosie optreedt, minder onderhoudssuppleties noodzakelijk zullen zijn om de veiligheid te garanderen en waardoor het zandtransport richting Blankenberge afneemt.

Voor Blankenberge wordt gekozen voor de bouw van een hogere en langere Westdam. Deze dam is in staat om het langstransport van zand beter tegen te houden wat de verzanding van de havengeul sterk zal verminderen. De nieuwe dam wordt minstens 150 meter langer dan de huidige lage dam. De bestaande Oostdam met het beschermde houten staketsel blijft behouden.

Het vaststellen van beide voorkeursalternatieven betekent de start van het traject richting uitvoering. Door verder overleg met de belanghebbenden zal het ontwerp verder verfijnd worden zodat optimaal rekening gehouden wordt met het strandgebruik, de toegankelijkheid van de jachthaven, interactie met het bestaande betonnen staketsel op de Westdam, enz.

Parallel start het technisch ontwerp van de dam en de strandhoofden, de voorbereidende grondonderzoeken en de vergunningenfase. ■

BLAUWE LOPER

Oostende voor Anker 10-13 mei 2018



Expo 1914-18 – De Slag om de Noordzee

Op de tentoonstelling 1914-18 – De Slag om de Noordzee kan je het onderbelichte verhaal van de oorlog op zee én de essentiële rol van de stad Brugge als zenuwcentrum van de hele operatie ontdekken.



Enkele gelukkige medewerkers van het agentschap MDK, waaronder ook de administrateur generaal, Jacques D'Havé, gingen reeds een kijkje nemen en kregen een rondleiding

van de gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé.

Bezoek deze unieke expo in het Provinciaal Hof in Brugge van 23 april tot 31 augustus 2018.



Colofon

Jaargang 13 - nummer 46 - juni 2018 - driemaandelijks magazine

Redactie: Rik Bervoets, Katty Cypers, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Sofie Terry, Daphne Vanhoucke, Isabelle Vanden Eycken, An Truys, 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