

FAQ project stormvloedkering

UITVOERING VAN DE WERKEN

- 1. Op welke manier zal de hinder tijdens de werken gecommuniceerd worden?*
Afdeling KUST zal actief communiceren over mogelijke stremming van de vaargeul. Tijdens de uitvoering van de werken zal er overleg plaatsvinden met de sector, bijvoorbeeld in het kader van stremmingen van de vaargeul.
Op de homepage van de website www.afdelingkust.be staat een directe link naar alle informatie over het project van de stormvloedkering. Je kan er inschrijven op de nieuwsbrief van het project.. Vragen kunnen steeds gericht worden aan kust@vlaanderen.be of via 059 554 211.
- 2. Tijdens de werken is een doorvaarbreedte van 35 meter voorzien. Is dit gemeten tussen de vaste constructies of tussen de werkpontons die in de vaargeul zullen liggen?*
Bij de 35 meter doorvaarbreedte is al rekening gehouden met de ligging van de pontons. Bij de aanvoer van materiaal is het mogelijk dat de 35 meter doorvaarbreedte tijdelijk minder is. Afhankelijk van de fase van uitvoering, is de 35 meter niet steeds in het midden van de vaargeul. Meer info hierover vind je in de [presentatie](#) vanaf slide 40.

NA DE BOUW VAN DE STORMVLOEDKERING

Concept van de stormvloedkering

- 1. Waarom is er niet gekozen voor een constructie met een doorvaarbreedte van 50 meter?*
De kostprijs voor de uitvoering van de huidige stormvloedkering bedraagt 50 miljoen euro. De kost voor de omloopriolen is geraamd op 8 miljoen euro. Een doorvaarbreedte van 50 meter zou 16 à 20 miljoen extra kosten. Na afweging is gekozen voor de omloopriolen omdat deze kostenefficiënter zijn.

Sedimenttransport - erosie

- 1. Bestaat er geen gevaar voor verzanding van de constructie?*

Tijdens de studies is een sedimenttransportmodel opgemaakt. Daaruit kan men concluderen dat het volume sediment door de bouw van de stormvloedkering niet zal toenemen. Wel zal de locatie waar het sediment wordt afgezet beïnvloed worden. Er wordt op lange termijn geen opmerkelijke zandafzetting verwacht ter hoogte van de kering. Doordat de stroming er licht zal toenemen, zal het sediment afgezet worden net voor en achter de landhoofden.

Waar de drempel van de kering op de bodem van IJzer komt te liggen, wordt 1 meter extra diepte gecreëerd ten opzichte van de huidige baggerdiepte. Die extra meter diepte situeert zich ter hoogte van de drempel van de kering en loopt in helling over een afstand van ongeveer 100 meter door, zowel voor als achter de kering. Daar sluit ze aan bij de huidige baggerdiepte.

2. *Zal de toenemende stroming erosie van de bodem veroorzaken ter hoogte van de stormvloedkering?*

Tussen de bestaande oeververdediging van linker- en rechteroever komt een definitieve bodembescherming. Deze zorgt ervoor dat er geen erosie optreedt als gevolg van de lichte toename van de stroming. Bij de overgang tussen de bodembescherming en de onbeschermde bodem zal wel erosie optreden. Dit zal onderhouden worden.

Impact van de stormvloedkering op de scheepvaart

1. *Wat is de impact van de bouw van de stormvloedkering op de stroomsnelheid ter hoogte van de kering.*

Alle informatie betreffende de impact van de stormvloedkering op de stroomsnelheid vind je in [deze presentatie](#).

2. *Heeft de bouw van de stormvloedkering gevolgen voor de capaciteit in de havengeul?*

Op basis van de capaciteitsstudie is gekozen voor 2+1 vaarstroken. Hierbij is rekening gehouden met een toeslag op de benodigde vaarstrookbreedte door de wind, dwarsstroming, langsstroming, tweerichtingsverkeer en een veiligheidsafstand tot de kering. De tussenafstand tussen de schepen is vastgelegd op drie scheeps lengtes, waarbij 10 meter gerekend werd als gemiddelde lengte voor een zeiljacht.

Na de bouw van de stormvloedkering zullen er steeds 1142 vaarbewegingen (of 571 vaartuigen) mogelijk zijn. Wanneer er zich meer vaarverkeer aandient dan de maximale capaciteit, bijvoorbeeld bij topevenementen die samenvallen met springtij, kan er bekeken worden om tijdelijk eenrichtingsverkeer toe te laten (3+0 vaarstroken).

3. *Welke voorrangsregels zijn van toepassing in de havengeul en ter hoogte van de stormvloedkering?*

In de haven van Nieuwpoort zijn zowel het [kustreglement](#) als de Colregs (internationale regelgeving) van toepassing. De stroming zal kenbaar gemaakt worden via verschillende kanalen: LED-borden in de jachthaven en een app die momenteel in ontwikkeling is.

Voor je eigen veiligheid en die van anderen is het niet aangeraden om samen met een beroepsvaartuig door de kering te varen. Daarom zullen zowel landwaarts als zeewaarts van de kering, net voorbij de geleidingswanden, wachtpontons voorzien worden. Aan de oeverkant van deze wachtpontons zal je niet kunnen aanleggen.

4. *Hoe zal aangegeven worden dat er een groot schip binnen of buiten vaart op het moment dat een plezierjacht uit de andere richting komt?*

Binnen de nautische werkgroep van de Vlaamse overheid lopen momenteel besprekingen over signalisatie aan het begin van de havengeul en op specifieke plaatsen in de jachthaven.

Er wordt ook gekeken of er door middel van seinen verkeersregulerend kan opgetreden worden in de haven van Nieuwpoort.

5. *Wat is de efficiëntie van de omloopriolen als je door de bouw van geleidingswanden een trechter vormt?*

De geleidingswanden zijn bovenaan dicht met houten beplanking, bevestigd op stalen profielen op de buispalen. Onderaan kan er water door. Daar bestaat de geleidingswand uit buispalen op een bepaalde afstand van elkaar.

Door de geleidingswanden zal de dwarsstroming minimaal zijn en kunnen kleine boten niet in de omloopriolen gezogen worden. De omloopriolen zelf zijn voorzien van roosters waardoor ook drenkelingen niet in de riolen gezogen kunnen worden.

6. *Zullen boten bij laag water niet vastlopen op de betonnen drempel waarin de kering in parkeerstand ligt?*

De betonnen drempel en de steenbestorting zullen dieper liggen dan het huidige baggerniveau.

Inplanting van de stormvloedkering in de omgeving

1. *De wandel- en fietsweg naast de stormvloedkering ligt lager dan het bovenpeil van de kering zelf. Zal het water niet langs daar het land binnenstromen bij overstroming?*

Het bovenpeil van de kering ligt op + 8,5 meter TAW. Het Loodswezenplein op linkeroever en de weg op rechteroever zullen ook in helling verhoogd worden naar hetzelfde peil. [Hier](#) vind je een vereenvoudigd plan dat het verloop in hoogte van het Loodswezenplein en de weg op rechteroever aangeeft.

2. *Zal het toegelaten zijn om te vissen vanop de landhoofden?*

De zone ter hoogte van de vernauwing van de havengeul zal niet publiek toegankelijk zijn. Hier zal dus niet kunnen gevist worden.

3. *Waarom komt het bedieningsgebouw op rechteroever en niet op linkeroever?*

Deze afweging is gemaakt in afstemming met de verschillende stakeholders: stad Nieuwpoort, afdeling Natuur en Bos en Ruimte Vlaanderen. De visuele impact op rechteroever is minder storend voor de omliggende bewoning. Bij evacuatie zal de route op linkeroever ook heel druk zijn. Het gebouw op rechteroever is dan makkelijker bereikbaar.

Het bestaande loodswezengebouw op linkeroever was ook geen optie. Het gebouw staat niet in beschermde zone wanneer er een storm optreedt. Daarom is het niet aangewezen om de bediening van de stormvloedkering daar te voorzien.

Voor een veilige bediening van de kering, wordt het bedieningsgebouw volgens het torenprincipe gebouwd. Van uit het gebouw zal je een duidelijk zicht hebben op de volledige omgeving. Er zullen ook camera's op geplaatst kunnen worden.

4. *Verdwijnt het staketsel bij de bouw van de stormvloedkering?*

Het staketsel zal met de bouw van de stormvloedkering niet verdwijnen. Ook tijdens de werken zal het staketsel toegankelijk blijven.

Sluiting van de kering bij voorspelde stormvloed van +6 meter TAW

- 1. Hoe zullen reddingsoperaties op zee gebeuren als de kering gesloten is?*

De reddingsoperaties worden afgestemd met Ship Support, DAB Vloot en de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

- 2. Hoeveel keer zou de kering gesloten geweest zijn in 2017, uitgaand van het principe van sluiting bij een voorspelde waterstand van +6m TAW.*

In 2017 was er één voorspelling van +6m TAW. De voorbije vijf jaar zou de kering drie keer gesloten geweest zijn. Deze situatie was telkens twee à drie dagen op voorhand gekend en werd aangekondigd.