

Infoavond stormvloedkering voor vaarsector – vrijdag 16 maart 2018

Vragen en antwoorden

Op 16 maart 2018 organiseerde afdeling KUST een infoavond over de stormvloedkering voor de vaarsector. Na de uitgebreide presentatie kreeg het publiek de kans om vragen te stellen aan het panel van deskundigen. Dit document is een weergave van de gestelde vragen en bijhorende antwoorden. Ook de vragen die nadien via vragenformulieren zijn binnengekomen worden hierin weergegeven. Voor het gebruiksgemak zijn de vragen gebundeld in verschillende thema's.

UITVOERING VAN DE WERKEN

1. *Hoe lang op voorhand zal een stremming (tijdens de werken) aangekondigd worden?*

Tijdens de werken zal er tijdige afstemming zijn over de stremming van de vaargeul. Dit zal telkens gebeuren in overleg met de sector en de aannemer.

2. *Wat met de veiligheid tijdens de werken? Er is 35 meter voorzien om door te varen, maar is dit tussen de vaste constructies of tussen de werkpontons die in de vaargeul zullen liggen?*

Bij de 35 meter doorvaartbreedte is al rekening gehouden met de ligging van de pontons. Bij de aanvoer van materiaal is het mogelijk dat de 35 meter doorvaartbreedte tijdelijk minder is.

Tip uit het publiek: het zou nuttig zijn om te voorzien dat alle bedrijven/werktuigen op hetzelfde VHF-kanaal communiceren.

3. *Is er gevaar voor het appartementsgebouw Orlent op schade of mankementen tijdens de uitvoering van de werken? Bijvoorbeeld: is er geen gevaar dat onze garage zal onderlopen?*

Het gebouw ligt achter de werfzone van de stormvloedkering. Tijdens de werken blijft de huidige situatie behouden.

4. *Zijn er tijdens de werken tussentijdse infosessies voorzien zodat we onze bevindingen kunnen uiten?*

Het is de bedoeling om regelmatig te informeren over de stand van zaken. Afdeling KUST zal actief communiceren via de website (www.afdelingkust.be) en nieuwsbrieven. Overleg met de sector zal ook plaatsvinden tijdens de uitvoering van de werken, bv. in het kader van stremmingen. Vragen kunnen steeds gericht worden aan kust@vlaanderen.be of via 059 554 211.

5. *Zijn er goede afspraken gemaakt in verband met tijd en budget voor de aannemer?*

De opdracht zal door de aannemer uitgevoerd worden conform de contractvoorwaarden.

NA DE BOUW VAN DE STORMVLOEDKERING

Concept van de stormvloedkering

1. *Wat is de kostprijs van het project met de omloopriolen? En wat zou het gekost hebben om naar een breedte van 50 meter doorvaartbreedte te gaan?*

De kostprijs voor de uitvoering van de stormvloedkering bedraagt 50 miljoen euro. De kost voor de omloopriolen is geraamd op 8 miljoen euro. Een doorvaartbreedte van 50 meter zou 16 à 20 miljoen extra kosten. Na afweging is gekozen voor de omloopriolen omdat deze kostenefficiënter zijn.

2. *Wat is de ervaring in het buitenland met dergelijke keringen?*

Tijdens de studie van de stormvloedkering voor Nieuwpoort legde afdeling KUST ook internationale contacten om kennis te verzamelen. Via het I-Storm (International Network for Storm Surge Barriers) vond afstemming plaats met onder andere Nederland, Duitsland en Engeland. In Europa zijn twee gelijkaardige stormvloedkeringen te vinden: de Thames Barrier in Engeland en het Emssperrwerk in Duitsland.

Het studiebureau Arcadis, dat voor afdeling KUST de ontwerpstudie uitvoerde, heeft al verschillende type keringen ontworpen. De leerpunten uit andere gelijkaardige projecten in Europa zijn meegenomen in de uitwerking van het project.

Sedimenttransport – erosie

1. *Worden er maatregelen genomen om verzanding van de constructie tegen te gaan?*

Er werd een sedimenttransportmodel opgemaakt. Doordat de stroming ter hoogte van de kering licht toeneemt, zal er geen afzetting van zand zijn ter hoogte van de kering. Het zand zal afgezet worden net voor en achter de landhoofden.

2. *Zal er niet continu gebaggerd moeten worden om het sediment weg te krijgen?*

Het volume sediment zal niet veranderen. De locatie waar het sediment wordt afgezet zal wel beïnvloed worden.

3. *Hoe zal men voorkomen dat de 1 meter extra gebaggerde diepte niet dichtslibt?*

De één meter extra diepte situeert zich ter hoogte van de drempel van de kering en loopt over een afstand van ongeveer 100 meter in helling door, zowel voor als achter de kering om aan te sluiten bij de huidige baggerdiepte. Op lange termijn wordt er geen opmerkelijke zandafzetting verwacht ter hoogte van de kering.

Aanvullende vraag: Stel dat er onvoldoende diepte is om door te varen. Vandaag is dat zand en is het niet zo erg als een boot daar op vastloopt. Bij de stormvloedkering zal het een betonplaat zijn. Hoe diep zal het water zijn bij laag water?

De betonnen drempel en de steenbestorting bevinden zich dieper dan het huidige baggerniveau.

Impact van de stormvloedkering op de scheepvaart

1. Zal het steeds mogelijk zijn om 2-richtingsverkeer te hebben in de vaargeul?

Voor de pleziervaart is er uitgegaan van de basis van 2 + 1 vaarstroken. Voor de veiligheid is het niet aangeraden om samen met een groter schip door de kering te varen. Daarom zullen net voorbij de kering twee wachtpontons gebouwd worden.

Opmerking uit het publiek: als de stroming 2,5 à 3kn bedraagt en er komt net een baggerschip aangevaren, dan zal het een onveilige situatie zijn om aan deze wachtpontons te stoppen en vast te leggen.

2. Zal er specifieke signalisatie voorzien worden om aan te geven dat er een groot schip binnen of buiten vaart op het moment dat er een plezierjacht uit de andere richting komt?

De besprekingen over signalisatie zijn lopende binnen de nautische werkgroep van de Vlaamse overheid. Ook de vraag over signalisatie aan het begin van de havengeul wordt in deze werkgroep besproken.

3. Aangezien de omloopriolen er nu komen, kan er overwogen worden om het baggeren van de haven via een buizensysteem te laten verlopen?

Het baggeren van de haven via buizen en dan in zee spuiten vergt een aanpassing van de huidige wetgeving. In het nieuwe bestek wordt voorzien om het baggeren te laten verlopen via buizen tot aan zee zodat de bakken op zee kunnen blijven liggen. Op die manier moeten grote baggerboten niet meer in de haven om hun activiteiten uit te voeren.

4. Is er bij de studies ook rekening gehouden met de impact van de uitbreiding van de haven?

Bij de uitbreiding van de haven zal de komberging toenemen. Hierdoor zal ook de stroming toenemen. Dit is in de berekeningen van de stroming meegenomen. Meer details hierover vind je in de presentatie van de infoavond vanaf pagina 25.

5. Welke stijging van vermogen van de motor is er nodig om steeds te kunnen voldoen aan de stroming die zal optreden?

Dit is afhankelijk van het type vaartuig. Elke ervaren schipper kent de snelheidslimiet van zijn vaartuig onder mechanische aandrijving.

6. Zal de minimum snelheid over water van 5kn verplicht worden?

Het is niet de bedoeling om een minimum snelheid te verplichten.

7. Is er rekening gehouden met een worst case scenario? Daarmee bedoel ik dat er ter hoogte van de kering zeker en vast ongelukken zullen gebeuren. Hebben de verschillende modellen hiermee rekening gehouden?

Het is moeilijk om met menselijke ervaringen rekening te houden in modellen. Bij de keuze van de vaarstroken is wel rekening gehouden met de zijdelingse veiligheidsmarge van een schip. Daarom is gekozen voor 2 + 1 vaarstroken in plaats van 3 + 1 vaarstroken.

8. *Zullen kleine boten niet in de omloopriolen gezogen worden?*

Er zullen geleidingswanden gebouwd worden. Hierdoor zal de dwarsstroming minimaal zijn en worden de vaartuigen in de hoofdgeul geleid.

9. *Zullen drenkelingen niet in de omloopriolen gezogen worden?*

De omloopriolen worden voorzien van roosters. Ook zullen leuningën geplaatst worden op de landhoofden.

10. *Wat is de efficiëntie van de omloopriolen als je een trechter vormt met de geleidingswanden?*

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.

Inplanting van de stormvloedkering in de omgeving

1. *De kering ligt op 8 meter TAW, de wandel- en fietsweg er naast ligt op 6 meter TAW. Wat zal daarmee gebeuren?*

Het bovenpeil van de kering bedraagt + 8,5 meter TAW. Het Loodswezenplein op linkeroever en de weg op rechteroever zullen ook in helling verhoogd worden naar ditzelfde peil.

2. *De voorstelling van de plannen tijdens de bouwaanvraag was heel rooskleuring. De bruggenhoofden lagen 1,5 meter lager dan de huidige situatie.*

Er zijn geen wijzigingen aangebracht ten opzichte van de bouwaanvraag. Het Loodswezenplein zal in helling verhoogd worden naar het peil +8,5 meter TAW.

3. *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.

4. *Waarom bouwen jullie een volledig nieuw bedieningsgebouw terwijl er op linkeroever een loodswezengebouw staat waar niets mee gebeurt?*

Het loodswezengebouw staat niet in beschermde zone wanneer er een storm optreedt. Het is dus niet aangewezen om de bediening van de stormvloedkering daar te voorzien.

5. *Waarom is er gekozen om het bedieningsgebouw te voorzien op rechteroever en niet op linkeroever?*

Hierover werd een afweging gemaakt in afstemming met 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.

6. *Is er met de oplossing van de omloopriolen ook overwogen om de uitbreiding van de jachthaven te cancelen?*

De problematiek van de stroming is ook aanwezig zonder de uitbreiding van de jachthaven. De huidige plannen blijven behouden. Het project van de stormvloedkering staat hier volledig los van.

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

Het staketsel zal met de bouw van de stormvloedkering niet verdwijnen.

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

1. *Als de kering gesloten wordt bij een voorspelde waterstand van +6m TAW, hoeveel keer zou hij dan in 2017 gesloten geweest zijn?*

In 2017 hadden we 1 voorspelling van +6m TAW. De voorbije vijf jaar zou de kering drie keer gesloten geweest zijn. Hierbij merken we op dat deze situatie 2 à 3 dagen op voorhand gekend was en aangekondigd werd.

2. *Werd er rekening gehouden met de wind? (NW – 9 BFT)*

In de capaciteitsstudie is de extra breedte die een schip nodig heeft bij veel wind, mee in rekening genomen. De kering zal bovendien enkel gesloten worden bij een voorspelde waterstand van minimaal +6m TAW, niet wanneer er enkel veel wind is. Er wordt bekeken of de windkracht mee opgenomen kan worden op de ledborden die geplaatst zullen worden en op de app die in ontwikkeling is.