



THV Stene Twins bouwt nieuwe havendammen Stenen voor Oostende

Projectleider Rudy Aelvoet van Deme

Een bedrijf kun je THV Stene Twins eigenlijk niet echt noemen. Het is veeleer een consortium van drie ondernemingen die samen aan de haventoeegang van Oostende werken. Hierbij vervoeren ze zo'n 300.000 ton stenen: meer dan het totaal binnenvaartvolume dat jaarlijks in Oostende wordt geladen en gelost.

Zeeschepen worden steeds groter, en daar moeten de havens van vandaag op voorbereid zijn. Dat heeft ook de Vlaamse Overheid begrepen. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) investeert 90 miljoen om de haven van Oostende toegankelijk te maken voor schepen langer dan 200 meter (zie ook kaderstukje). Speerpunt van het project is de bouw van twee havendammen aan de vuurtoren. Die zullen samen een rustige zone creëren waar de stromingen nauwelijks voelbaar zijn en waar zeemastodonten veilig kunnen draaien en aanmeren.

Hart van steen

De bouw van de twee dammen werd toevertrouwd aan Stene Twins, een samenwerking tussen de bedrijven Dredging International, Herbosch-Kiere en Depret. In 2009 begon het consortium met het afbreken van de oude, houten staketsels. Daarna kon de opbouw van de nieuwe stenen dammen starten: een oostelijke dam van 783 meter en een westelijke van 694 meter. Dirk Defloor, deputy area manager bij Dredging International, legt uit hoe dat in zijn werk gaat. 'Eerst maken we een ver-

hoging van grind. Daarop komt een zinkstuk, een soort mat van geotextiel. Om de zinkstukken op te juiste plek te krijgen, binden we er wiepen aan vast: bundels van rijshout die de matten laten drijven. Met een soort gps-systeem bepalen we dan waar het zinkstuk moet komen. Op die plek storten we stenen op de matten tot ze zinken naar de zeebodem, zo'n zeven tot acht meter onder water.'

Op de matten worden steeds grotere stenen gestort. De kleinste wegen 15 tot 300 kilo, de zwaarste tot 6 ton. Het deel langs de zee-kant, waar de golven het hevigst op inbeuken, krijgt nog een extra deklaag met robuuste Haro-blokken van beton die 15 ton wegen.

Voor ons is vooral de enorme capaciteit die schepen kunnen aanvoeren belangrijk.

Bang voor vallende stenen

'Het probleem is dat we maar voor een deel van de stortstenen binnenschepen kunnen inzetten: voor de categorie tot één ton', gaat Rudy Aelvoet voort. 'Zwaardere stenen willen binnenschippers niet vervoeren. De meesten zijn bang dat hun schip bij het laden of lossen beschadigd zou raken. De stenen hebben een grillige vorm, waardoor de kranen ze niet zo goed kunnen grijpen. Als een steen van meer dan één ton naar beneden zou vallen, dan zou die het schip eventueel ook kunnen kelderen. Vandaar dat we voor de grote stenen werken met vrachtwagens. Bij gunstig weer laten

we ook grotere stenen komen vanuit Groot-Brittannië. Dat gebeurt dan via zeeschepen, die veel steviger gebouwd zijn dan de binnenschepen.'

Alles bij elkaar is er toch een probleem van aanlevering, vindt Rudy Aelvoet. 'We kunnen tot zo'n 3.500 ton steen per dag verwerken, maar zo'n hoeveelheid krijgen we nooit tot op onze werf. Mochten meer binnenvaarders zware stenen willen transporteren, dan zou ons dat misschien lukken. Maar ik vrees dat we daar onze hoop niet te hard moeten op inzetten.' ■

26 keer de Eiffeltoren

Alles samen zijn voor het project 10.500 vierkante meter zinkstukken nodig, 140.000 ton grind, 810.000 ton stortstenen (het equivalent van 200 olympische zwembaden) en 5.100 Haro-blokken (gestapeld 26 keer de hoogte van de Eiffeltoren).

Het geotextiel en het rijshout voor de zinkstukken worden aangevoerd per vrachtwagen, het grind ontgint Dredging International zelf in de zee. De stenen tot slot komen aan per vrachtwagen of per schip. 'We halen de meeste van onze stortstenen uit Wallonië: uit steengroeven in Landelies en Doornik', zegt projectleider Rudy Aelvoet. 'Om de stenen tot hier te laten brengen, werken we het liefst samen met de binnenvaart. Niet zozeer vanwege de prijs: we betalen een vast bedrag aan onze leveranciers, waarin het transport inbegrepen is. Voor ons is vooral de enorme capaciteit van schepen belangrijk: ze kunnen tot 1.200 ton in één keer vervoeren. Met vrachtwagens is dat maximaal 200 ton per dag.'

Nieuwe haventoeegang Oostende

De Vlaamse Overheid investeert momenteel 150 miljoen in de haven van Oostende: 90 miljoen om de haven toegankelijk te maken voor schepen langer dan 200 meter, 60 miljoen om de kust beter te beschermen. Ir. Luc Van Damme, hoofd Kusthavens van het departement MOW (afdeling Maritieme Toegang): 'Onderzoek toonde aan dat de Belgische kust enkele zwakke plekken kent. Oostende is er een van. Via groeistranden willen we de stad beschermen tegen stormen die statistisch gezien één keer per 1000 jaar kunnen voorkomen en tegen het stijgende waterpeil. Tegelijk willen we ervoor zorgen dat haven goed bereikbaar blijft voor de steeds groter wordende schepen. We hebben de vaargeul verbreed, en met de nieuwe dammen wordt het voor grote schepen ook makkelijker om te draaien en aan te meren. De dammen worden tot slot ook een attractiepool voor de toeristen die wandelend op de dammen kunnen genieten van het uitzicht op zee.' De nieuwe dammen zullen te bewonderen zijn vanaf eind 2012.

