

Schelde

nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM
MAART 1999
NUMMER 18

IN DIT NUMMER

EERSTE SCHELDE-ACTIEPROGRAMMA:
DE NEUZEN ZIJN GERICHT



De kwaliteit van de Schelde moet beter. Frankrijk, Nederland, Brussel, Wallonië en Vlaanderen gaan er aan werken. Met de 'Verklaring van Middelburg' hebben ze het onderschreven. **pag. 4**

OBSTAKELS



Voor de verdieping van de Westerschelde moeten de nodige obstakels opgeruimd worden; hoe werkt dat? **pag. 6**

OPINIE

In de opinie pleit de rector-voorzitter van de Universiteit van Antwerpen voor concrete projecten die de Schelde op korte termijn herstellen. **pag. 8**

U krijgt bij deze Scheldenieuwsbrief een brochure van LIFE project MARS.

Loodsen in de Schelde

Duizenden jaren oud, maar nog steeds jong en dynamisch



Wanneer je op een grijze, mistige dag op Boulevard De Ruyter in Vlissingen het gebouw van het Nederlandse Loodswezen binnenstapt, hoeft zelfs een leek zich niet af te

vragen waarvoor loodszen nodig zijn. Vanuit het raam op de tweede etage zijn door de mist de golven van de Westerschelde niet te zien. Voor de heer A.G.

Nauta, voorzitter van de Regio Scheldemonden, is dit absoluut geen belemmering om over het verleden en het heden van het loodswezen een enthousiast verhaal te vertellen.

Loods:

Iemand die goed bekend is met de ondiepten en gevaarlijke plaatsen in een vaarwater, die de schepen er veilig doorheen brengt, die daartoe van overheidswege is aangesteld.

SCHELDELOODS CARAUSIUS

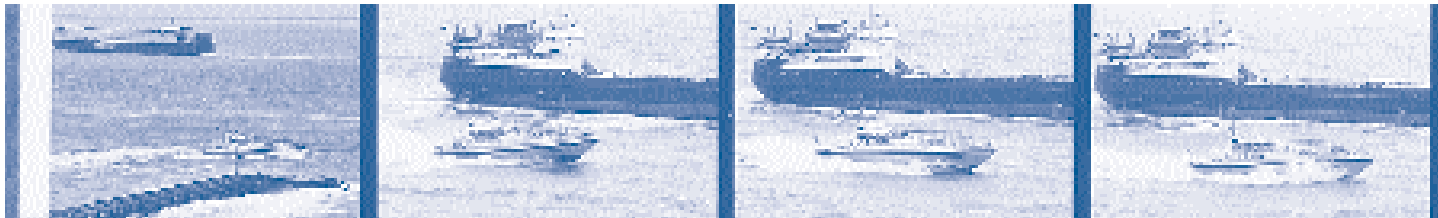
Het loodswezen in zijn huidige vorm is een relatief jong bedrijf. De historie van de loodsdiensten is echter lang en turbulent, zeker in wateren als de Schelde, waar internationale belangen een rol spelen. "Op wereldschaal gezien kunnen we terug in de tijd tot ongeveer 1500 voor Chr. Er zijn afbeeldingen gevonden van de loods Knem Hotep op de Nijl. Maar de geschiedenis over de Scheldeloodsen gaat terug tot Carausius," zegt de heer Nauta. "Deze man was zo invloedrijk dat hij zich in 286 tot keizer uitriep en tot 293 over Brittannië regeerde en het tot zeemogendheid verhieft."

OPKNOPEN VAN LOODSEN VERLEDEN TIJD

De geschiedenis van de regelgeving voor de loodszen in de lage landen gaat terug tot ongeveer 1200. Door de toename van internationale scheepvaart werd de economische

groei van de lage landen meer en meer afhankelijk van het zeeverkeer. De Zeeuwse en Vlaamse havens hadden belang bij bevoegde loodszen om de koopvaarders veilig de haven binnen te brengen. Smeuige details daarover zijn te vinden in de vonnissen van Damme (Het Vlaamse zee-recht). "Bij schipbreuk van het schip mag de aan boord zijnde loods niet worden opgeknoopt!" Vandaag de dag hoeft een loods gelukkig niet meer op deze manier voor zijn leven te vrezen.

Uit historische verslagen blijkt dat er al duidelijke verschillen waren tussen de soorten loodszen. In 1577 wilde de graaf van Bossu met zijn vloot de Prins van Oranje helpen in zijn strijd tegen Alva, maar dan onder een aantal voorwaarden. Zijn scheepskapiteins wilden loodszen om het Veregat en de Roompot te bevaren en loodszen om in de haven van Arnemuiden te komen.



LOODSEN EN OPLEIDING

Solliciteren naar de functie van registerloods kan pas nadat men de bevoegdheid van kapitein bij de grote handelsvaart heeft en jonger is dan 36 jaar. Een sollicitatie betekent slechts plaatsing op een lijst van gegadigden. Het beroep van loods is zeer gewild. Wanneer je geselecteerd bent, kan aan de opleiding tot registerloods begonnen worden. Een opleiding van 13 maanden, verzorgd en betaald door het loodswezen zelf. Het examen wordt afgesloten onder toezicht van rijksgecommitteerden.



Loodsboot Discovery

De benaming registerloods zegt iets over de bekwaamheid. Daarnaast is er een specialisatie als zee- of rivierloods.

De benaming Scheldeloods geeft aan dat de betreffende

registerloods bevoegd is voor beide kwalificaties.

Uit de historische beschrijvingen blijkt ook dat veiligheid, economische belangen gekoppeld aan de specialistische kennis van loodsen, hun een belangrijke positie verschaften binnen de gemeenschappen langs de kust en rivieren.

Zo belangrijk zelfs dat ze in de 19de eeuw onder het departement van de marine vielen.

Inmiddels is het weer het oude zelfstandige beroep, maar wel in een uiterst modern jasje.

De huidige missie van het loodswezen is in de loop der eeuwen niet veel veranderd. De veiligheid en een vlotte afwikkeling van de scheepvaart staan voorop. Daaraan toegevoegd is de bescherming van het milieu. De wijze waarop het loodswezen dit bereikt, is steeds in ontwikkeling.

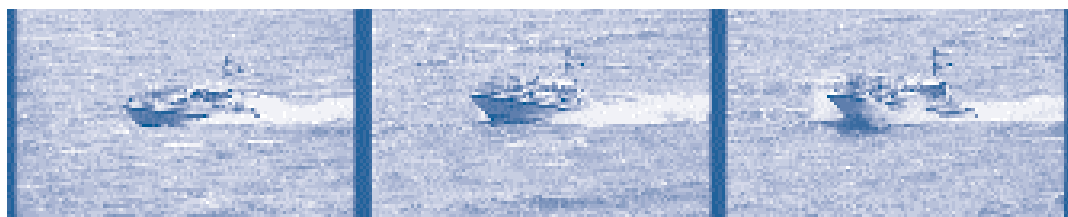
MISSIE LOODSWEZEN

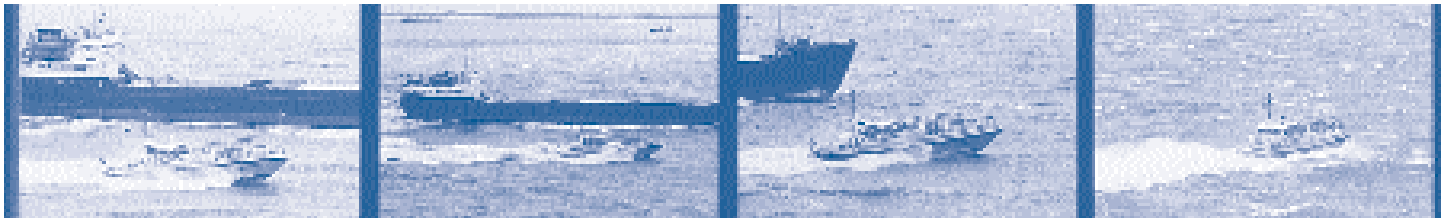
Het loodswezen heeft als kerntaak het loodsen van zeeschepen door registerloodsen, en stelt zich daarnaast ten doel samen met anderen het nautisch verkeersmanagement te voeren op de kustwateren en scheepvaartwegen. De registerloods is specialist in het betreffende haven(aanloop-)gebied en het manoeuvreren in nauw vaarwater. Zijn actuele kennis over getijden en stromingen, communicatieprocedures, verkeersstromen, havens en ligplaatsen,

alsmede het meren en ontmeren, stelt hem in staat onder alle omstandigheden snel en vakkundig te handelen. Het loodswezen beoogt met zijn dienstverlening de veiligheid te waarborgen en het milieu te beschermen, alsmede een vlotte afwikkeling van scheepvaartverkeer van en naar havens te verzorgen.

SAMENWERKING MET VLAANDEREN

Van de ongeveer 600 Nederlandse loodsen zijn er 200 actief in de Regio Scheldemonden. Op de Westerschelde zijn ook 320 Vlaamse loodsen werkzaam. Er is een historisch gegroeide zeer nauwe samenwerking tussen de beide loodsdiensten. Bij traktaat van 1839 is vastgelegd dat België het recht heeft op vrije doorvaart. "Nederland heeft dat in het verleden vaak geschonden. Voornamelijk uit politieke of economische belangen," zegt de heer Nauta. "Toen de vrije doorvaart met vrije loodskeuze eenmaal geregeld was, konden ook de Vlaamse loodsen zich vrij vestigen langs de Schelde. Hierdoor ontstond natuurlijk een felle concurrentiestrijd tussen de beide diensten." De Vlaamse loodsdiensten hebben, doordat vanuit Antwerpen de meeste schepen vertrokken, een groter aandeel in de loodsdiensten ontwikkeld dan de Nederlandse loodsen. Uiteindelijk heeft dat in 1939 tot de huidige verde-





A.G. Nauta, voorzitter Nederlands Loodswezen regio Scheldemonden

ling van de beloodsing geleid: Nederlandse loodsen bedienen de volledige scheepvaart naar de Nederlandse zeehavens aan de Westerschelde en 27,5 procent van de scheepvaart over de Westerschelde naar de Vlaamse zeehavens. Vlaamse loodsen verzorgen de resterende 72,5 procent naar de Vlaamse Scheldehavens. Na de Tweede Wereldoorlog is om redenen van doelmatigheid de Regeling Loodsdienst vastgesteld. “De systematiek is heel simpel,” zegt de heer Nauta. “Drie Vlaamse loodsen worden ingeschakeld, voordat er een Nederlandse loods aan de beurt is.” Vlaamse en Nederlandse loodsen maken vanaf die tijd gebruik van elkaars loodsschepen voor de beloodsing van zowel de Nederlandse als de Vlaamse Scheldehavens. Evenzo wordt voorzien in een gezamenlijke Rededienst. Deze verzorgt de

loodswisselingen voor de rede van Vlissingen. Samen met de Vlaamse diensten wordt nu ook een Informatie Distributie Systeem ontwikkeld, die onder andere hydro-meteo informatie verschaft. “De samenwerking met Vlaanderen verloopt prima,” vindt de heer Nauta.

ORGANISATIE EN MARKTWERKING

De privatisering in 1988 heeft geleid tot een steeds beter werkende organisatie. De gezamenlijke registerloodsen vormen de Nederlandse Loodsencorporatie. Daarnaast zijn vier regionale loodsen-corporaties werkzaam, waaronder Regio Scheldemonden. De afgelopen tien jaar heeft Regio Scheldemonden niet stilgezeten. De voorheen ambtelijke organisatie is omgezet naar een bedrijfsmatige organisatie, waar kosten beheerst en bespaard worden, innovatie een kans krijgt, maar veiligheid en kwaliteit uitgangspunt blijven. De taak van het loodswezen, een vlotte en veilige doorvaart te waarborgen, moest voorheen landelijk kostendekkend worden uitgevoerd. “De tariefstructuur om dat te realiseren is inmiddels al 150 jaar oud en niet meer reëel. Geen enkel schip betaalt nu de juiste prijs,” zegt Nauta. “Een diepstekend schip betaalt veel te veel en een ongeladen schip veel te weinig. Er is nagenoeg geen relatie met de geleverde prestatie in afstand of tijds-

duur. Nu is alleen diepgang het criterium. Een nieuw tariefstelsel is nodig. Landelijk woedt de discussie om de marktwerking hierop los te laten, maar om dat in vrije concurrentie te doen is ongewenst,” zegt Nauta. Zijn zorg is dat dan alleen het economisch belang gaat tellen. De veiligheid zou bij een algehele concurrentie niet langer gewaarborgd worden en kostenverhogend werken door de verminderde samenwerking. “Mijn voorkeur gaat uit naar een landelijk concessiestelsel (vergunningenstelsel). Dat maakt het mogelijk bij inschrijving concurrerend te zijn, maar ook te voldoen aan kwaliteits- en veiligheids-eisen. Binnen de richtlijnen van de concessie kan een zelfstandig tarievenbeleid worden gevoerd. Maar die keuze is nog steeds niet gemaakt,” zegt de heer Nauta.

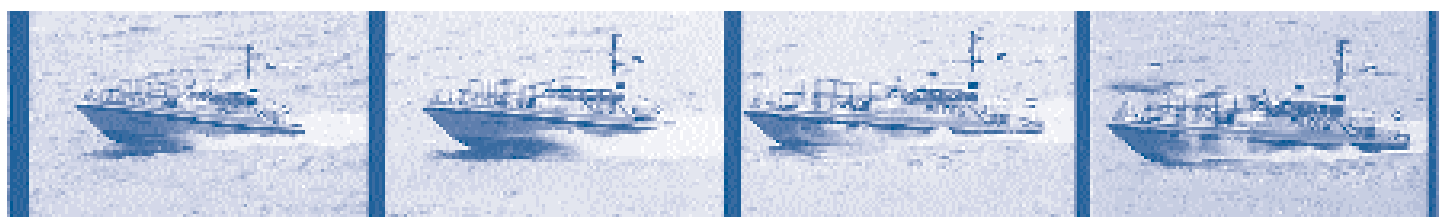
INNOVATIE

Duizenden jaren oud, maar jong en dynamisch door innovatie. Door ontwikkelingen op informaticagebied wordt het loodsen op afstand steeds meer ontwikkeld in samenwerking met de Walradar-keten die Nederland en Vlaanderen samen beheren. “Onze loodsen worden ook uitgerust met handpalmcomputers (kleine computers die men bij zich draagt), waarin alle actuele informatie voorhanden is. Hierdoor kan de loods ter

plekke zijn informatie krijgen in plaats van vooraf aan de wal,” zegt de heer Nauta. Deze nieuwe ontwikkelingen hangen samen met het al genoemde Informatie Distributie Systeem en precisiesatellietnavigatie. Wanneer deze technieken straks praktisch toepasbaar zijn, komt het loodsen in een nieuwe fase terecht.

In een vergaderkamer van het loodswezen hangt een mooi portret van Frans Naerebout (1748-1818), loods en mensenredder van ongeveer 1781 tot 1802. Op zijn buik hangt een groot zilveren plakkaat. Het zichtbare teken voor bevoegd en erkend loods in die tijd. Naar dat soort tekens wil de huidige maatschappij niet meer terug. Het loodswezen anno 1999 wil wel een waarborg van die kwaliteit en veiligheid op onze vaarwegen. Het doet er alles aan om dat te bereiken met deskundige loodsen en de huidige moderne middelen. (MP)

Nadere informatie over het loodswezen is te verkrijgen bij de heer A.G. Nauta, tel. +31 (0)118 48 95 00



De neuzen zijn gericht

Op 10 december 1998 hebben de Schelde-oeverstaten en gewesten, verenigd in de ICBS (Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde), de eerste Scheldeministersconferentie gehouden. Tijdens deze bijeenkomst is de 'Verklaring van Middelburg' opgesteld en daarmee het eerste Schelde-ActieProgramma (SAP) goedgekeurd.



Prof. Dr. H.L.F. Saeijs: "Resultaat is meer dan ik verwacht had."

DE VERKLARING VAN MIDDELBURG

De HID Rijkswaterstaat, Henk Saeijs, is na afloop een tevreden voorzitter van de werkgroep Waterkwaliteit van de ICBS: "In de Verklaring van Middelburg zijn Frankrijk, Nederland en de gewesten Brussel, Wallonië en Vlaanderen overeengekomen samen te werken aan de verbetering van de kwaliteit van de Schelde en de voorwaarden voor een duurzame ontwikkeling van de Schelde te verzekeren." Er is in het Schelde-Actieprogramma concreet afgesproken om:

- langs de gehele loop van de Schelde de waterkwaliteit op uniforme wijze te meten, te volgen en te evalueren;
- een waarschuwings- en alarmsysteem in te stellen, zodat bij calamiteiten sneller kan worden ingegrepen;
- ervaringen met betrekking tot kwaliteitsaspecten, verontreinigingsbronnen, zuiveringsmaatregelen en best beschikbare technieken uit te wisselen;
- in 2003 gemeenschappelijke doelstellingen vast te leggen voor waterkwaliteit en ecologie (inrichting en herstel), die tegen 2013 gerealiseerd moeten zijn;
- de bevolking rond de Schelde via een Internetsite op de hoogte te stellen van de activiteiten van de ICBS.

Voor de korte termijn (tot 2003) richt het Schelde-Actieprogramma zich in hoofdzaak op de verbetering van de zuurstofhuishouding. Daarmee moet worden voldaan aan de eerder aangenomen EU-richtlijn voor de behandeling van stedelijk afvalwater. Op middellange termijn (tot 2013) wordt gewerkt aan het ecologisch herstel van het

stroomgebied door proefprojecten voor bijvoorbeeld herstel en inrichting van oevers en van vispopulaties.

Vooruitlopend op de officiële installatie van de commissie zijn de oeverstaten en gewesten in januari 1998 gestart met het opzetten van een gezamenlijk meetnet.

Op 13 bemonsteringspunten verspreid langs de Schelde worden om de vier weken 18 verschillende metingen verricht. De meetgegevens, die in Frankrijk worden verzameld en beheerd, hebben betrekking op de kwaliteit van het water, zwevende stoffen, waterbodems en organismen.

KNELPUNTEN

Saeijs ziet het eerste Schelde-Actieprogramma, dat zich richt op de hoofdstroom van de Schelde, als een eerste stap. "Gelet op de grote verschillen in cultuur, belangen en de uitgangssituatie van de vijf betrokken partijen is dit actieprogramma waarbij alle neuzen dezelfde kant op gericht zijn, een grote stap voorwaarts. Dat er nog geen concrete afspraken zijn gemaakt over bijvoorbeeld de gehalten

aan zware metalen vind ik minder belangrijk.

In 1999 wordt immers door de EU een kaderrichtlijn water vastgesteld die kwaliteitseisen formuleert waaraan straks ook het Scheldewater zal moeten voldoen."

Saeijs signaleert wel een aantal knelpunten. Zo wordt er voorlopig alleen gesproken over de kwaliteit van de hoofdstroom, de Schelde, en niet over die van de zijrivieren. Relaties tussen de waterkwaliteit en waterkwaliteit en tussen grond- en oppervlaktewater komen nog niet of in beperkte mate op de agenda voor. Ecologisch herstel van waterlopen heeft voor de korte termijn geen hoge prioriteit. De waterkwaliteit is 'slechts' beoordeeld aan de hand van 19 parameters. Gemeenschappelijke doelstellingen voor de kwaliteit van het Scheldewater zijn er nog niet, al zal hier de komende jaren hard aan worden gewerkt. "Gezien de forse inspanningen die moeten worden geleverd ligt het voor de hand dat voor de korte termijn de aandacht vooral wordt gericht op het herstellen van de zuurstofhuishouding. Het betekent

ICBS/CIPE (INTERNATIONALE COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN DE SCHELDE/ COMMISSION INTERNATIONALE POUR LA PROTECTION DE L'ESCAUT)

Het Vlaams Gewest, Nederland, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Frankrijk en het Waals Gewest hebben op 26 april 1994 in Charleville-Mézières en op 17 januari 1995 in Antwerpen het verdrag inzake de Bescherming van de Schelde gesloten. De ICBS/CIPE is gevestigd in Antwerpen, en op 1 mei 1995 informeel van start gegaan.

De officiële installatie vond plaats op 9 maart 1998.

Het voorzitterschap rouleert tweejaarlijks in bovengenoemde volgorde en is sinds 1 januari jl. in Nederlandse handen.

De commissie werkt onder meer samen met soortgelijke commissies voor de Maas en de Rijn.

*De Scaldis, een schip voor
waterkwaliteitsmetingen.*



overigens niet dat zolang nog geen afspraken zijn gemaakt over gezamenlijke doelstellingen voor zware metalen, PAK's en andere toxische verontreinigingen, de verschillende partijen niets doen aan het terugdringen van die verontreinigingen."

DE VERDELING VAN ZOET WATER, EEN GROTE UITDAGING

In de nabije toekomst zou Saeijs met de Schelde-oeverstaten ook afspraken willen maken over een meer op de ecologische kwaliteiten geënte verdeling van de hoeveelheid

zoet water die het Scheldestroomgebied afvoert. "Al sinds de twaalfde eeuw wordt aan het natuurlijk afwateringssysteem van de Schelde gesleuteld. Met het huidige beheer is sprake van een complex evenwicht waarbij, rekening gehouden wordt met de diverse belangen die in de Schelde spelen. Uiteindelijk komt een hoeveelheid in het estuarium terecht die overeenkomt met zo'n 85 procent van de natuurlijke afvoer. De ecologische effecten van de aanpassingen door enerzijds afleidingen van Scheldewater via kanalen en anderzijds toevoer van Rijn- en Maaswater zijn een landinwaarts verschoven zoutgrens en een gewijzigd sedimenttransport in het estuarium." De gevolgen daarvan voor flora en fauna zijn volgens Saeijs moeilijk in beeld te brengen, omdat de problematiek van de waterkwaliteit daarbij een veel belangrijker rol speelt. "In verband met de gevolgen voor het omliggende gebied zal voor overleg over de waterverdeling het werkingsgebied van het verdrag over de bescherming van de Schelde moeten worden uitgebreid met

de Frans-Vlaamse kuststrook en de Oosterschelde, het Veerse Meer en de Grevelingen. Daarmee wordt ook tegemoetgekomen aan de wensen die de milieuorganisaties, verenigd in de Grenzeloze Schelde, bij de presentatie van hun eigen persbericht hebben geuit."

Saeijs denkt dat, wegens de grote economische belangen die spelen, het niet eenvoudig zal zijn om op korte termijn verandering in het kwantitatief waterbeheer door te voeren. "De grensoverschrijdende visie voor de Zeeschelde en Westerschelde waar Nederland en Vlaanderen nu aan werken, kan een eerste stap zijn naar een meer omvattende visie voor het hele stroomgebied waarin op een duurzame manier de watervoorziening wordt geregeld." (WH)

DE KWALITEIT VAN DE SCHELDE IN 1994

In 1997 is het eerste rapport van de ICBS 'De kwaliteit van de Schelde in 1994' verschenen. Dit rapport bevat een momentopname van de kwaliteitsaspecten op basis van de meetmethoden van de afzonderlijke lidstaten. Daarnaast bevat het beschrijvingen van het stroomgebied, het beleid van de betrokken overheden, de wijze waarop het waterbeheer is georganiseerd en de emissiebronnen. In het rapport, dat uitgangspunt is voor toekomstige evaluaties, wordt de kwaliteit in 1994 ook getoetst aan de doelstellingen. De voornaamste conclusie is dat hoewel het stroomgebied sterk beïnvloed is door menselijke ingrepen zoals de aanleg van kanalen en lozingen door steden, industrie en landbouw, de (Wester)schelde nog steeds een van de zeldzaamste estuaria in Europa is met een vrijwel intacte zoet-zoutovergang en alle daarbij horende gradiënten.

Voor meer informatie:
Secretariaat ICBS-CIPE
Italiëlei 124
B-2000 Antwerpen
Tel. +32 (0)3 2060680
Fax +32 (0)3 2060681
e-mail sec@icbs-cipe.com

Obstakels:

Wrakopruiming in de Westerschelde

Schepen die Antwerpen willen bereiken, moeten rekening houden met de diepte van de Westerschelde en het getij. In 1995 is een verdrag tot verruiming van de vaargeul in de Westerschelde getekend door het Vlaams Gewest en de Nederlandse overheid. Daardoor kunnen in de toekomst meer schepen onafhankelijk van het tij de haven van Antwerpen bereiken. Om te kunnen verdiepen moet de Westerschelde echter eerst schoongemaakt worden. Er liggen namelijk circa 100 wrakken en andere obstakels in de rivier.

VERDIEPING WESTERSCHELDE

Voor de verruiming van de vaarweg van de Westerschelde heeft een technische commissie randvoorwaarden vastgesteld voor de breedte en diepte van de vaargeul. Daarbinnen is een tracé uitgezet dat voldoende goed en makkelijk bevaarbaar is voor de diepst stekende schepen. In dit tracé liggen een aantal drempels. Drempels zijn ondiepere overgangen tussen twee opeenvolgende bochten in de vaargeul. Onder invloed van het getij zanden ze steeds aan. De drempel van Bath en de pas van Borsele zijn twee bekende drempels. Hier moet een laag weggebaggerd worden om de gewenste diepte te bereiken.

Op de plaatsen waar gebaggerd moet worden, kunnen zich obstakels bevinden, zoals scheepswrakken, containers, pontons en lichtboeien. Die moeten natuurlijk eerst verwijderd worden.

DE RIVIER LEEFT

Rijkswaterstaat Zeeland is verantwoordelijk voor de wrakkenopruiming. Piet van der Vlies is hoofdprojectleider wrakopruiming. Hij vertelt dat er begonnen is met een inventarisatie van de te ruimen wrakken. "Een rivier leeft," zegt hij. "Dat betekent dat we voor heel wat verras-

singen kwamen te staan. Er bestaat namelijk een wrakkenregister, waarin alle bekende objecten in de Westerschelde met locatie en naam vermeld staan. Maar door zandverplaatsingen, stroming en het tij kan een wrak zich verplaatsen. Ook was de locatiebepaling van een gezonken schip vroeger niet zo nauwkeurig. En werden in het register namen aan een scheepswrak gekoppeld, die later niet altijd juist bleken te zijn." De obstakels in het hele vaartracé zijn daarom met behulp van onder andere sonar en door duikers in beeld gebracht. De obstakels onder de bodem konden via magnetometrie zichtbaar gemaakt worden (zie kader nieuwe technieken).

EERST ERVARING OPDOEN ...

"Om ervaring op te doen met het opruimen van wrakken in een snelstromende rivier hebben we eerst een wrak uitgezocht dat in potentie alle moeilijkheden in zich had," vertelt Piet van der Vlies. "Dat was het wrak de Fort Maisonneuve. Er was bijvoorbeeld munitie aan boord, het wrak lag midden in de vaarweg, vlak bij recreatiegebieden en onder de aanvliegroute naar Schiphol. Ook hebben we er nieuwe bergingstechnieken toegepast. Daarvan hebben we veel geleerd, vooral over de zaken die je moet regelen rondom het project. Een voorbeeld is die aanvliegroute naar Schiphol, de vliegtuigen moesten een kilometer hoger gaan vliegen. Daarvoor moesten dan procedures veranderd worden, en dat kost normaal een jaar. In dit geval hebben we dat gelukkig in enkele maanden voor elkaar gekregen."

... EN BLIJVEN LEREN

Na de proefberging van de Maisonneuve is in 1998 de eerste etappe van de wrakopruiming uitgevoerd. "Hiervoor hebben we enkele wrakken uitgekozen die voorzover bekend weinig milieurisico met zich zouden meebrengen. Het waren acht wrakken, die we tussen augustus en december 1998 hebben laten oprui-

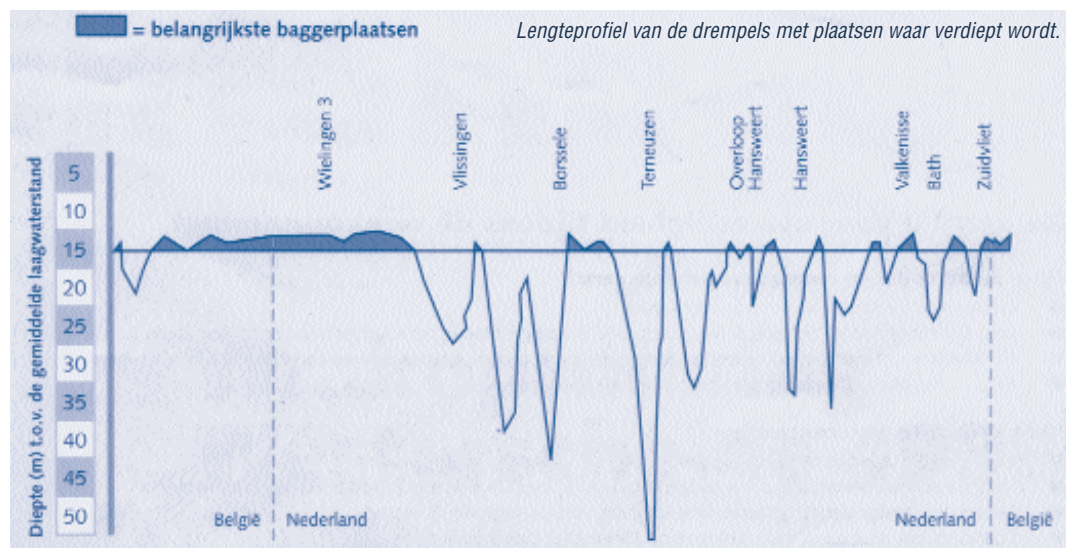
men. Ze lagen wel op nautisch lastige plaatsen, dus de collega's bij de scheepvaartdienst en vooral de loodsen hebben er nog een hele kluit aan gehad om de schepen in goede banen te leiden. Ik ben er trots op dat ze dat zo veilig hebben laten verlopen!" vertelt Van der Vlies.

Ook hierbij ging het leren door. Zo bleken bekende bergingstechnieken niet allemaal even geschikt voor dit werk. "Bij het jetten (wegblazen van zand rond een wrak) werd met het zand bijna het hele wrak weggeblazen. En ook het airliften (lucht onder een obstakel brengen, waardoor het zand zich via onstane zuigkracht verplaatst) bleek niet altijd toepasbaar."

HET GELD

In 1999 worden er nog eens vier grote wrakken geruimd. Daarna moet het werk in deelprojecten verder uitgevoerd worden. Er is nu circa 30 miljoen gulden (= 550 miljoen Belgische franc) besteed, en de komende vier jaar zal het werk nog 150 à 200 miljoen gulden kosten. Dan is de vaargeul vrij.

Het Nederlandse aandeel in de wrakkenberging is in het verdrag vastgesteld op 54 miljoen gulden, de rest is voor het Vlaams Gewest, omdat Antwerpen het meeste baat heeft bij de verdieping.





De '1806' wordt omhoog gehaald. 1806 is het nummer van het wrak in het register.

WAAR BLIJVEN DE VONDSTEN?

Er komt van alles naar boven als een object geruimd wordt. Daarom wordt een wrak altijd eerst onder de Wrakkenwet geplaatst. Hiermee wordt bekendgemaakt dat een positie (een bepaalde plaats) opgeruimd wordt en dat niemand rechten kan ontlenen aan datgene wat naar boven gehaald wordt.

Piet van der Vlies vertelt wat er zoal naar boven komt. "Verontreinigd slib, dat wordt verwerkt en gestort zoals de wet dat voorschrijft. Een groot deel van het wrak is schroot, dat wordt verkocht. Soms zit er nog lading in een schip en vaak ook persoonlijke bezittingen. Als lading gevaarlijk is, zoals munitie, wordt het conform de vigerende wet-

VEILIGHEID TIJDENS DE WRAKOPRUIMING

Tijdens de werkzaamheden wordt op het water rond het wrak een verboden vaargebied aangegeven. De vaarweg wordt aangepast met lichtboeien, er wordt scheepvaartregulering toegepast en de riviermeesters geven extra begeleiding. De Schelderadarketen geeft voortdurend en tijdig aanwijzingen aan het scheepvaartverkeer via de marifoon, en schriftelijk via Berichten aan de Scheldescheepvaart (BASS).

Als er bij het opruimen oude munitie, zoals mijnen, bommen en granaten, tevoorschijn komen, worden experts van de Koninklijke Marine ingeschakeld.

Als er veiligheidsmaatregelen op het land nodig mochten zijn in verband met explosieven of andere gevaarlijke stoffen, zijn de gemeentebesturen verantwoordelijk voor de veiligheid. Er kan dan bijvoorbeeld een beperking van strand- of waterrecreatie of een vliegverbod gaan gelden.

geving behandeld. Ook zitten aan een schip zelf soms interessante onderdelen." Aan de wal worden de wrakresten verder verwerkt en afgevoerd volgens de milieuvoorschriften. Bij de hele berging spelen natuur en

milieu in de rivier en de bodem overigens een belangrijke rol. In een milieuzorgplan zijn vooraf richtlijnen en normen vastgelegd.

Met de interessantste vondsten wordt op dit moment een gedeelte van het Stedelijk Museum in Vlissingen ingericht. "En Zeeland heeft enkele maritiem geïnteresseerden, die veel weten over de geschiedenis van wat wij vinden. Zij kunnen de vondsten meestal goed identificeren en ze in hun historische context plaatsen. Dat is voor ons vaak handig, zij weten daar veel meer van dan wij!"

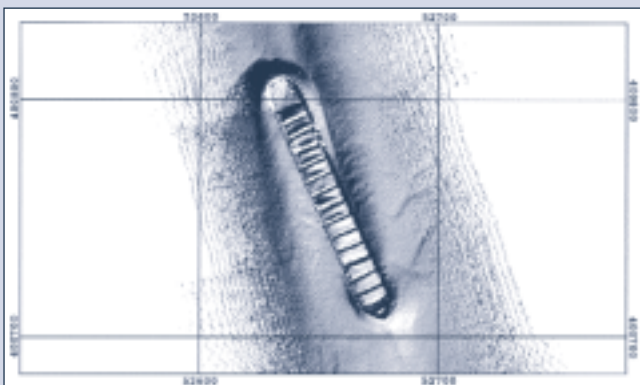
Iedereen die de vondsten van deze wrakkenbergings wil bekijken kan naar het Stedelijk Museum Vlissingen, Bellamypark 19 -21, tel. + (31) 118 41 24 98.

Het bureau Wrakopruiming is bereikbaar voor alle informatie over de wrakopruiming, daar is ook een speciale folder beschikbaar. Het adres is: Piet Heinkade 94, 4381 NH Vlissingen, tel. + (31) 118 44 54 64.

Voor vragen over de meettechnieken kunt u zich wenden tot Mart de Goffau, tel. + (31)118 68 64 16, e-mail: m.dgoffau@dzt.rws.minvenw.nl

NIEUWE TECHNIKEN: OOK VERZANDE WRAKKEN IN BEELD

Voordat een object zoals een wrak opgeruimd kan worden, moet het in beeld gebracht worden. Hoe diep ligt het, is het één geheel of zijn het stukken, ligt het op of gedeeltelijk in de bodem, hoe groot is het? Met een multibeam-systeem en aanvullende sonarmetingen wordt het object in kaart gebracht. Multibeam is een lodingsysteem dat een breed pad ineens meet en de dieptes in beeld brengt. Met sonar worden obstakels op de bodem zichtbaar gemaakt. Het zijn allebei akoestische meettechnieken.



Een schip op de bodem in beeld gebracht via multibeam-techniek.

Concretere doelstellingen gewenst voor de Schelde

De Schelde stroomt door één van de dichtst bewoonde delen van Europa en draagt daar ook alle gevolgen van mee. Toch blijft het een zeer waardevolle rivier en komen in het ganse stroombekken verschillende zeer waardevolle ecosystemen voor, zowel langs de hoofdrivier als langs veel van haar bijrivieren. Meer en meer staan echter ook deze overgebleven waarden onder steeds grotere druk.

Daarom is het een bijzonder goede zaak dat binnen de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde, een Schelde Actie Programma (SAP) werd uitgewerkt. De uitgangspunten van het SAP, onder andere waterbeheer op stroomgebiedsniveau, duurzame ontwikkeling, voorzorgsbeginsel, preventie door schone technologie, de vervuiler betaalt, afstemming op Europese richtlijnen etc., zijn zeer goed en volledig in de lijn met de recente inzichten inzake integraal waterbeheer. Hoewel de uitdaging voor de verbetering van de water- en ecologische kwaliteit in de rivier bijzonder groot is, zijn de doelstellingen op de korte termijn (tot 2003) weinig ambitieus. Ze zijn quasi beperkt tot het verder uitvoeren van de lopende programma's in de verschillende oeverstaten en tot het uitvoeren van verschillende studies. Deze studies, die vooral



Prof. Dr. R.F. Verheyen

gericht zijn op het compileren van informatie rond één thema in de verschillende oeverstaten, zijn essentieel als basis voor het formuleren van een meer geïntegreerd beheer, zo ook het exploiteren van een homogeen meetnet. Pas voor de middellange termijn (tot 2013) wordt gestreefd naar de realisatie van gezamenlijke concrete doelstellingen. Deze moeten op de korte termijn worden geformuleerd. Een daadwerkelijk duurzaam beleid is pas voorzien op de lange termijn.

Het is uiteraard zinloos om ronkende doelstellingen te formuleren waarvan iedereen weet dat ze toch niet kunnen gehaald worden. In die zin is het SAP zeer realistisch. Anderzijds zou een dergelijk programma toch een stimulus moeten zijn voor alle actoren in het veld om hun bijdrage te

leveren aan het herstel van de Schelde. Daarom is het jammer dat toch niet een aantal concrete doelstellingen voor de korte termijn zijn opgenomen. Dit zou best kunnen, bijvoorbeeld in de vorm van een aantal pilootprojecten. Iedere oeverstaat zou er bijvoorbeeld één kunnen realiseren en wel op zo'n manier dat alle andere oeverstaten er eveneens bij betrokken zijn, al was het maar in een adviserende of informatieve rol. De opgedane

kennis zou op die manier in nieuwe projecten op andere plaatsen kunnen vertaald worden en de onderlinge samenwerking tussen de oeverstaten zou er sterk kunnen op vooruit gaan. Hopelijk zullen nu voor de middellange termijn concrete en ambitieuze doelstellingen worden geformuleerd, de Schelde is het meer dan waard.

Prof. Dr. R.F. Verheyen
Rector-Voorzitter
Universiteit Antwerpen

COLOFON

De Schelde Nieuwsbrief is een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse kwartaaluitgave van het Schelde InformatieCentrum. De nieuwsbrief valt onder verantwoordelijkheid van de in het Bestuurlijk Overleg Westerschelde participerende organisaties, de Administratie Waterwegen en Zeewezen, AMINAL afdeling natuur (ecologisch impulsgebied Schelde-Dender-Durme) en het Instituut voor Natuurbeschoud. Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Europese Unie LIFE project MARS. De in de nieuwsbrief gepubliceerde meningen weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs het beleid van de participerende organisaties.

SCHDELDE INFORMATIECENTRUM
Coördinator: Bert van Eck
Grenadierweg 31
4338 PG Middelburg

CORRESPONDENTIEADRES
Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Telefoon (0118) 672293
Fax (0118) 651046
E-mail:
SIC@RIKZ.RWS.MINVENW.NL

**Schelde InformatieCentrum
op Internet**
<http://waterland.net/sic/>

CORRESPONDENTIEADRES BELGIË
Ecologisch Impulsgebied
Schelde-Dender-Durme
Copernicuslaan 1 bus 7
2018 Antwerpen
Telefoon 03 224 62 50
Fax 03 224 60 87

REDACTIE
Willy Graré, Wim de Haan,
Ludo Hemelaer, Maurice
Hoffmann, Karen Kroese,
Frans van Pelt, Marja Plugge,
Leo Santbergen en Ed Stikvoort

EINDREDACTIE
Ingrid Renirie

FOTOGRAFIE/ILLUSTRATIES
RWS Zeeland, Nederlands Loods-
wezen regio Scheldemonden,
R. Geluk

VORMGEVING EN PRODUCTIE
ADZ, Vlissingen

OPPLAGE
2500

OVERNAME VAN ARTIKELN
Overname van artikelen is
mogelijk met bronvermelding en
na toestemming van de redactie.

ISSN 1382-9513