

Schelde

nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM
AUGUSTUS 2006
NUMMER 48

IN DIT NUMMER

STRAND IN STAD BIEDT VERTIER

Sint-Annastrand in
Antwerpen **pag. 4**

INNOVATIEPRIJS VOOR GECONTROLEERD OVERSTROMINGSGEBIED KRUIBEKE-BAZEL- RUPELMONDE

Dialogo tussen overheid
en boeren loont **pag. 6**



RUBRIEKEN

Scheldenieuws **pag. 3**

Scheldemonitor:
Scheepvaart-
ongevallen **pag. 7**



Gespot!
Sluistoerisme **pag. 5**

Wonen en werken:
Veerpunt of
Westerschelde-
tunnel? **pag. 8**

Monitoring van het Linkerscheldeoevergebied: Resultaten van het derde jaar



De onderzoekers aan het werk in 2005.

In maart 2003 berichtten we reeds over de moeizame inbedding van het Deurganckdok in het Vogelrichtlijngebied op de Antwerpse Linkerscheldeoever. Het tij werd toen gekeerd door de opmaak van een nooddecreet. De Vlaamse regering garandeerde met dit decreet de aanleg van natuurcompensatiegebieden en riep een Beheercommissie én een monitoringsprogramma in het leven om over de effectieve uitvoering en evolutie te waken. Hoe staat het nu, drie jaar later, met deze 'nieuwe natuur'?

Geert Spanoghe en Ralf Gyssels, wetenschappers van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, brengen

jaarlijks de toestand van de natuur op de Linkerscheldeoever in kaart. Hoofddoel is te evalueren of de uitgevoerde

compensatiemaatregelen voldoen om leefgebieden en soorten van de Natura 2000 gebieden in de Waaslandhaven in stand te houden. Het team kan suggesties geven voor bijsturing, indien blijkt dat de natuurinrichting niet de verwachte resultaten geeft. In februari verscheen hun monitoringsrapport over de toestand van de gebieden anno 2005. En al is het wat voorbarig om verregaande

conclusies te trekken uit gegevens van een beperkt aantal jaren, een eerste evaluatie lijkt zeker mogelijk. De Schelde Nieuwsbrief vat de belangrijkste bevindingen voor u samen.

CREATIE VAN LEEFGEBIEDEN

Waar gaat het ook al weer in concreto om? Het compensatiepakket van het nooddecreet betreft de creatie en het

beheer van volgende habitattypes: riet en water, strand en plas, weidevogelgebied, slik en schor en plas en oevers.

De gegevens leren dat voor het habitat 'riet en water' momenteel enkel de reeds bestaande compensatiegebieden Groot Rietveld en Haasop goed zijn. In de Steenlandpolder werd door afgraving een duidelijke vernatting

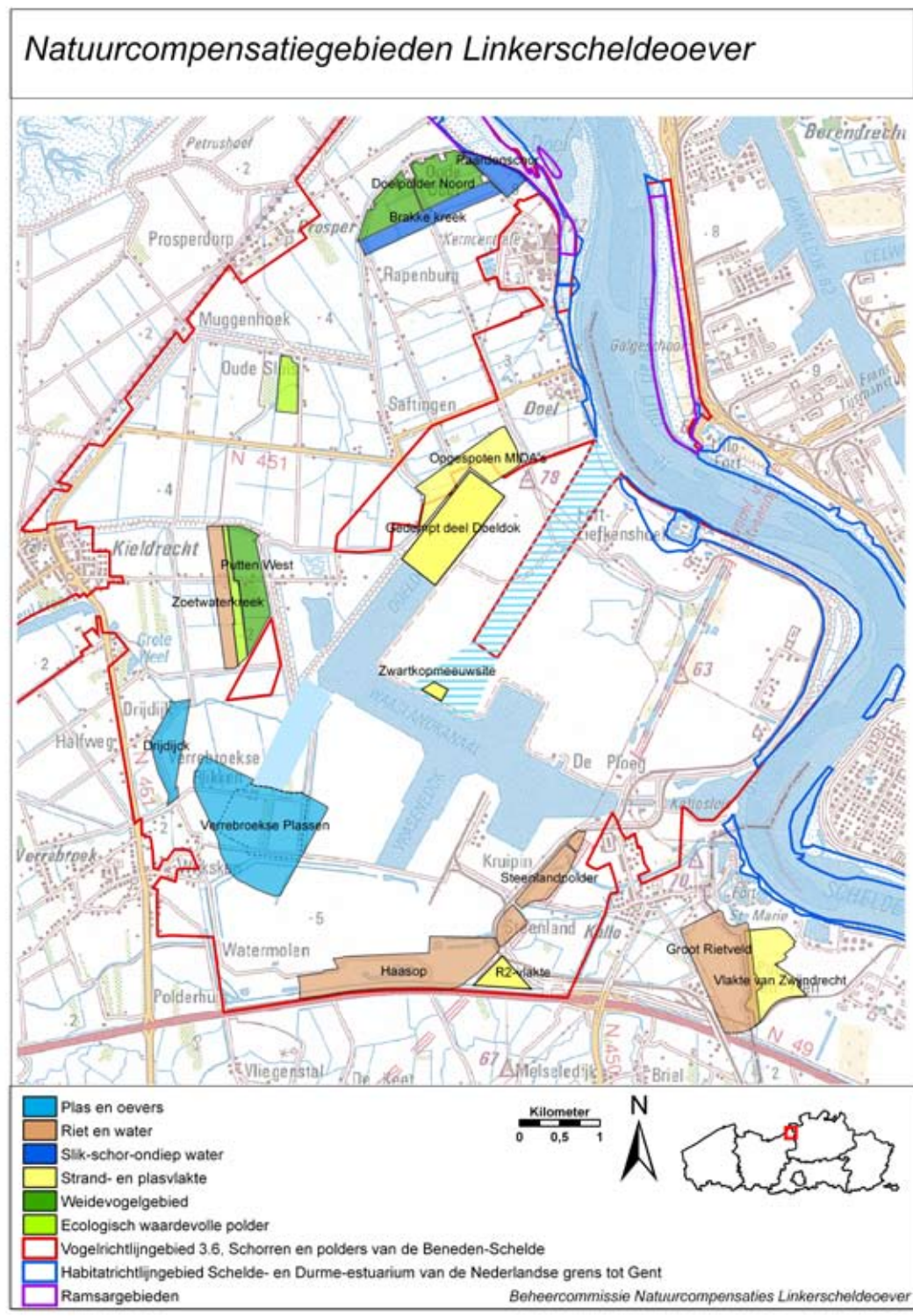
gerealiseerd en de aanleg van de nieuwe Zoetwaterkreek is bijna afgerond, maar het riet in beide gebieden moet nog uitbreiden of tot ontwikkeling komen.

Voor 'riet en water' wordt eind 2005 dus nog niet voldaan aan de doelstellingen. De behaalde aantallen worden nog grotendeels geteld in andere dan de hiervoor aangegeven compensatiegebieden.

Voor het habitat 'strand en plas' worden de doelstellingen eveneens enkel gehaald indien we andere dan daarvoor bedoelde gebieden mee in rekening brengen. Het gaat voornamelijk over werfzones rond Deurganckdok waar de aannemer op vraag van het team van de monitoring tijdens het broedseizoen de werken onderbreekt om broedende strand- en plasvogels een kans te geven. Al met al is een kwart van de beoogde oppervlakte compensaties voor dit habitattype gerealiseerd. In de overige gebieden is de inrichting nog in volle gang.

Inzake beschikbaar weidevogelgebied kampt het gebied eveneens met een prangend tekort. Veel weiden op de Linkerscheldeoevers zijn te droog, vertonen te weinig microreliëf en zijn schaars en versnipperd. De inrichting van nieuwe weidevogelgebieden is ondertussen zeer ver gevorderd en nu kunnen de gebieden verder spontaan evolueren. Vanaf het broedseizoen 2007 zullen de weidevogels duidelijk beter af zijn.

Door het afgraven van het 11 ha grote Paardenschor ontstond in 2004 bijkomend slik en schor. Het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek onderzoekt de ontwikkeling van nabij. Gemiddeld slibt het gebied aan met ca. 1 cm per jaar. Deze sedimentatie is in de beginjaren nodig voor een natuurlijke bodemontwikkeling. Aanzienlijke aantallen foeragerende watervogels gebruiken het slib en het bodemleven en de vegetatie komen er volop tot ontwikkeling. Daardoor lijkt Paardenschor goed op weg om een succesvolle compensatie te worden. Aansluitend aan het nieuwe weidevogelgebied Doelpolder Noord is nog een 36 ha grote brakwaterkreek in volle realisatie.



Voor het habitatype 'plas en oevers' is de 'Verrebroekse plassen' een zeer belangrijk gebied voor overwinterende watervogels. De nieuwe plas Drijdijk is volop in aanleg.

REACTIE VAN VOGELS

En hoe reageren de beoogde vogelsoorten nu op deze nieuw aangelegde en bestaande natuurcompensaties? De onderzoekers toetsen de monitoringsresultaten voor de eerste keer aan zogenaamde instandhoudingsdoelstellingen. Deze werden in 2003 opgesteld door de Universiteit Antwerpen en bepalen het streefdoel voor de instandhouding van fauna en flora in de speciale beschermingszones in de Zeehaven van Antwerpen.

In 2005 kwamen 12 soorten broedvogels van de Vogelrichtlijn tot broeden, waarvan 10 in de compensatiegebieden (de werfzone van Deurganckdok meegerekend). Samen gevat blijft de populatie van de meeste broedvogels in de periode 2003-2005 stabiel, zoals bv. zwartkopmeeuw, roerdomp en bruine kiekendief. Kluut, visdief, strandple-

vier en zelfs lepelaar deden het in 2005 beter dan in de voorgaande jaren. Toch zijn de aantallen broedvogels binnen het compensatienetwerk nog onvoldoende om het verlies door aanleg van het Deurganckdok te compenseren, laat staan om de instandhoudingsdoelstellingen te halen. Uit de telresultaten blijkt verder dat de Linkerscheldeoever vrij hoge aantallen overwinterende vogels herbergt, alhoewel dit niet altijd de soorten zijn die beoogd worden in de opgestelde instandhoudingsdoelstellingen. Speciale aandacht gaat naar het overwinteren van grauwe ganzen en kolganzen. Kolganzen blijven voornamelijk op graslanden in de polders, grauwe ganzen gebruiken ook akkers, plassen, schorren en weilanden. De grauwe gans haalt de instandhoudingsdoelstellingen, maar foerageert veel op landbouwgrond. De toekomstige weidevogelgebieden kunnen hen van het akkerland houden, zodat er minder landbouwschade is.

EN ANDERE SOORTEN

Naast vogels nemen de onderzoekers ook enkele



Grauwe ganzen

andere parameters onder de loep: vegetatie, de kwaliteit en kwantiteit van grond- en oppervlaktewater, enkele insectengroepen, amfibieën en vleermuizen. De rugstreeppad maakt moeilijke tijden door. Door industriële ingebruikname is een aantal terreinen niet meer beschikbaar en raakt de populatie dus verder versnipperd. Vleermuizenonderzoek bracht meerdere belangrijke plaatsen en corridors aan het licht, die een aanzet kunnen vormen tot een verbindende ruggengraat door het landschap waaraan de nieuwe compensatiegebieden kunnen worden gekoppeld. Uit het jaarrapport van de monitoring blijkt dus duidelijk dat de wetenschappers de ontwikkelingen in alle compensatiegebieden op de

voet moeten blijven volgen en dat hun inbreng belangrijk is voor eventuele bijsturing in de uitvoering of het beheer op het terrein. Veel soorten halen momenteel nog niet de beoogde aantallen, maar dit kan pas verwacht worden zodra alle compensatiegebieden volledig afgewerkt zijn. Uitkijken dus naar de resultaten en evoluties van de komende jaren.

Katrien Weyn

Meer informatie:

Geert Spanoghe en Ralf Gyselings
Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
Kliniekstraat 25
1070 Brussel
info@inbo.be
www.inbo.be

Schelde Nieuws

Schelde
InformatieCentrum

IN MEMORIAM: THIJS KRAMER

Bij het ter perse gaan van deze Schelde Nieuwsbrief bereikte de redactie het droevige bericht dat Thijs Kramer op 1 augustus tijdens zijn vakantie in China is verongelukt.

Thijs Kramer was sinds 2003 voorzitter van het Bestuurlijk Overleg Westerschelde. Zijn persoonlijke betrokkenheid met alle aspecten van de Schelde, maakte hem een zeer gedreven bestuurder met een duidelijke visie. Echter, hij stelde zich ook op de hoogte van andere inzichten en had de dialoog hoog in het vaandel. Het Bestuurlijk Overleg en het Schelde InformatieCentrum verliezen in hem een bijzondere persoonlijkheid. Thijs Kramer is 50 jaar geworden.

GBIEDSPAN PERKPOLDER

Op 6 juli is het schetsontwerp voor de Gebiedsontwikkeling Perkpolder bekend gemaakt. Het plan is bedoeld om het gebied noordelijk van Kloosterzande weer op te laten leven, nadat in 2003 de veerdienst Kruiningen-Perkpolder is opgeheven. Volgens

het proces van ontwikkelingsplanologie is een integraal plan gemaakt voor wonen, recreëren en natuurontwikkeling. De gemeente Hulst zal samen met de betrokken overheden en projectontwikkelaars de dialoog zoeken met bewoners en gebruikers van het gebied. Het is de verwachting dat de uitvoering van de Gebiedsontwikkeling zal starten in 2008. Meer informatie kunt u vinden op www.gemeentehulst.nl.

INFOPANELEN TERNEUZEN

Voor velen is de Schelde slechts een vaarweg. Om dat beeld te corrigeren heeft het Natuur- en milieucentrum Natuur&Zo vier infopanelen samengesteld, die de natuurwaarden als onderwerp hebben. De borden zijn 4 augustus officieel aan het gemeentebestuur aangeboden en geplaatst op een aantal locaties aan de Scheldeboulevard te Terneuzen.

Tegelijkertijd is ook de natuurwandelpadroute "van Schelde naar stad" gepresenteerd, die door Natuur&Zo ontwikkeld is en door de VVV Zeeuws-Vlaanderen uitgegeven en verspreid wordt.

Strand in stad biedt vertier



St. Anneke ook deze zomer populair

Het Sint-Annastrand is gelegen op Linkeroever in Antwerpen en beter bekend onder de naam Sint-Anneke. In de jaren vijftig van vorige eeuw was het een ware trekpleister voor de Antwerpse dagjestoerist. De recreanten zwommen in de Schelde, genoten van een grote pot mosselen en kwamen tot rust na een zware werkweek. Vandaag de dag zoekt de Antwerpenaar zijn strandvertier doorgaans elders, al zijn er Sinjoren (Antwerpenaren) en toeristen die het strand in de stad weten te waarderen. Schelde Nieuwsbrief groef in het rijke verleden van Sint-Anna-Plage.

Het grondgebied van Linkeroever behoorde vroeger tot de provincie Oost-Vlaanderen en droeg de naam Vlaams Hoofd. Aanvankelijk bestond het gehucht hoofdzakelijk uit forten en kazernes omdat het een militair bolwerk was tegen het Brabantse Antwerpen. Hier kwam gaandeweg verandering in. Een belangrijke reden was de komst van de Sint-Annekesboot. Dit was lange tijd één van de schaarse verbindingen tussen Antwerpen en het Vlaams Hoofd. Boeren uit het Waasland gebruikten deze stoomboot om groenten, fruit en vee over de Schelde te transporteren. 's Zondags

togen vele dagjestoeristen vanuit Antwerpen naar het Vlaams Hoofd. Voor velen was de overtocht alleen al een belevenis. Wou je meevaren, dan moest je vaak uren in de rij staan om een kaartje te bemachtigen. Wie haast had, kon zijn kaartje kopen bij de 'kortjeswefkens'. Deze, veelal oudere vrouwen, stonden voor dag en dauw aan het loket en verkochten hun kaartjes met winst door.

BELVEDÈRE

De combinatie van militair en op zoek naar vertier en het belang als overzetplaats, maakte dat al gauw verschillende horecazaken hun deuren

openden. In 1908 telde de oude dorpskern zo'n tachtig gebouwen, waarvan ruim de helft als café, restaurant of herberg werd uitgebaat. Op de Linkerscheldeover, ten noorden van het veerpont werden in die periode twee élitaire gebouwen opgetrokken. In het Belvédère konden de ouders rustig vertoeven terwijl de kinderen in de aanpalende speeltuin speelden. Het Kursaal werd hoofdzakelijk bezocht door de aristocratie die er genoot van een glaasje champagne en ondertussen een gokje waagde op de roulette. Tijdens de Eerste Wereldoorlog vielen beide gebouwen in puin. Er waren geen herstelplannen en de buurt leek te verkommeren. Dit verandert als in 1923 het Vlaams Hoofd aan Antwerpen wordt toegevoegd. Omdat de Sint-Annekesboot de enige verbinding is met het nieuwe stadsgedeelte, wordt er gezocht naar een vaste verbinding. Al gauw ontstaan er plannen voor de aanleg van brug-

gen en tunnels. Om al deze enthousiast gesmede plannen te bundelen en te coördineren wordt Imalso opgericht. Deze Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeover start in 1929 en heeft als belangrijkste opdracht de ontwikkeling van de Antwerpse Linkeroever in goede banen te leiden.

Eén van de eerste grote realisaties van Imalso, is de bouw van de Imalsotunnels in de jaren dertig van de vorige eeuw. Eén tunnel bediende de steeds populairder wordende auto, een tweede werd gebouwd voor de voetgangers.

IMALSO TUNNEL

De glorie van het toenmalige Vlaams hoofd lijkt daarna verdwenen, al blijft de Linkerscheldeover zijn aantrekkingskracht behouden. Zonnebaders ontdekken namelijk het noordelijker gesitueerde, opgespoten strand bij de bocht in de Schelde, het Sint-Anna-Plage. Na de opening

van de Imalso tunnels floreert Sint-Annastrand. De Sint-Anna express, een treintje getrokken door tractoren, brengt dagjes-toeristen tegen betaling van de voetgangerstunnel naar het strand. De plaatselijke zwemclub de Waterrat organiseert de eerste zwemwedstrijden waarbij sportievelingen zo snel mogelijk de zes kilometer tussen Kallo en het Sint-Annastrand moeten overbruggen. Aan het strand komt een Lunapark van ruim 15 hectare waarbij de decors van de wereldtentoonstelling van 1930 dienen als omkadering van het attractiepark met ondermeer een heel hoge roetsjbaan. Velen vinden het daar zo aangenaam vertoeven dat menig- een een vakantiehuisje bouwt. Wanneer de populariteit van Sint-Annastrand het hoogst is, zo rond de jaren vijftig, wonen er dan ook meer mensen dan in de rest van de regio.

TWEDE WERELDOORLOG

Tijdens de Duitse bezetting keert het tij, Sint-Anneke is voor niet-bewoners niet meer toegankelijk zonder toelating. Het Lunapark en de andere accommodaties worden niet langer onderhouden en Sint-Annastrand verkommert. Na de oorlog wordt de recreatie op het strand terug opgestart, al zal het Lunapark niet meer hersteld worden. In plaats

Een oude ansichtkaart van St. Anneke



daarvan komt er een klein molenrad en een lagere roetsjbaan. Omdat de kwaliteit van het Scheldewater te wensen overlaat, legt het stadsbestuur mid-

den jaren zestig een zwemverbod op. Bovendien worden in de jaren zeventig veel vooroorlogse cafés afgebroken, waarschijnlijk door gebrek aan brandveiligheid. Door dit alles

daalt de populariteit van Sint-Annastrand en de attracties en het strand trekken steeds minder bezoekers. Is daarmee het strand geschiedenis geworden? Nee, zeker niet. Vandaag de dag is het Sint-Annastrand veelal het decor voor sportevenementen en festivals. En al is het strand niet meer zo'n trekpleister als midden vorige eeuw, op een zomerse dag tref je er nog steeds vele zonnebaders die het strand in de stad ten zeerste appreciëren.

Ingrid Verbessem

Meer informatie:
www.sint-annastrand.be



Het strand vanuit de lucht

Gespot! Sluistoerisme

Het schutten van grote zeeschepen biedt een prachtige gelegenheid om deze giganten eens van dichtbij te bekijken. De sluizen bij Zandvliet op de Antwerpse rechteroever zijn in dit opzicht befaamd. Deze twee Brusselaars waren er op een warme zomeravond eerder dit jaar speciaal voor gaan zitten, voorzien van een stevige sigaar en een goed glas. Het zijn liefhebbers. "We kennen enkele sleepbootkapiteins en

medewerkers op de sluis en zijn daardoor op de hoogte als er een bijzonder schip passeert." Aandachtig volgde het duo het naar buiten slepen van de Chinese bulkcarrier Xingwang Hai uit de Berendrecht-sluis. "Het is een bakkebeest, meneer. Alleen jammer dat het schip er zo verwaarloosd uitziet, daar geven die Chinezen niks om."

Lex Kattenwinkel





V.l.n.r. Stefaan Nollet (Projectingenieur GOG KBR - afdeling Zeeschelde - Waterwegen en Zeekanaal NV), Leo Clinckers (gedelegeerd bestuurder Waterwegen & Zeekanaal NV), Theo Cant (voorzitter Bedrijfs-gilde Wase Scheldekant)

Innovatieprijs voor gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

'Wie de polder raakt, zal storm oogsten.' Zo luidde de zoveelste alarmerende krantenkop in 1998. De aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied van Kruibeke, Bazel en Rupelmonde (GOG-KBR) deed de gemoederen hoog oplaaien. Het gemeentebestuur vreesde voor de veiligheid van zijn inwoners, de natuurverenigingen stelden vragen bij de inrichting van het gebied en de landbouwers verzetten zich tegen hun gedwongen aftocht. De situatie was destijds vergelijkbaar met de huidige commotie rond de natuurmaatregelen in Zeeland. Waterwegen en Zeekanaal NV, het Agentschap voor Natuur en Bos en de agrarische Bedrijfs-gilde Wase Scheldekant keerden echter het tij en staan nu, acht jaar later samen op het podium om een prijs van de Boerenbond voor Innovatief Ondernemen in ontvangst te nemen.

De geschiedenis van het GOG-KBR was nooit onomstreden. Bij de bekendmaking van het oorspronkelijke Sigmaplan in 1977 rees zoveel protest tegen het project, dat de uitvoering jarenlang op zich liet wachten. Toen alle andere geplande overstromingsgebieden voltooid waren, drong de aanleg van het dertiende, laatste en grootste zich alsnog op. Het

toekomstige overstromingsgebied speelt een grote rol in de beveiliging van het Zeescheldebekken vanwege het grote bergingsoppervlak van ongeveer 600 ha en de ideale stroomafwaartse ligging. Bij stormtij wordt een golf water door de Schelde landinwaarts gestuwd. Bij hevig noodweer (maximaal 1 à 2 maal per jaar) kan de top van

die golf enkele meters hoger zijn dan het gemiddelde waterpeil. Door de huidige Scheldedijk bij GOG-KBR af te graven tot een peil van 6,8 m TAW (4,5 m NAP), wordt die top als het ware afgesneden. Een deel van het scheldewater stroomt dan op gecontroleerde wijze over de overlooptdijk, de vroegere Scheldedijk, het overstromingsgebied binnen. Een hoge ringdijk (minimaal 8,35 m TAW) beschermt het achterland en zorgt ervoor dat het Scheldewater in het overstromingsgebied blijft. Bij laag water stroomt het water via uitlaatsluizen terug naar de rivier. Door deze aftopping daalt de waterstand stroomopwaarts en daarmee worden de dorpen beter beveiligd. Momenteel zijn de inwoners van het Zeescheldebekken beschermd tegen stormvloed met een

gemiddelde kans op voorkomen van 1 keer in de 70 jaar. Zodra het GOG KBR in werking treedt (wellicht in de loop van 2010), loopt dit veiligheidsniveau op tot eens in de 350 jaar.

ECO-TOERISME

Naast veiligheid spelen ook natuur en recreatie een belangrijke rol. Bij de inrichting van het gebied gaat veel aandacht naar de verbinding van de bestaande paden, zodat de toegankelijkheid van de verschillende zones en de bereikbaarheid van het veer en het dorp sterk verhoogt. Ook onverharde avontuurlijke routes worden aangelegd. Fietzers, wandelaars, ruiters en mountainbikers krijgen gescheiden voorzieningen, zodat ze elkaar niet hinderen. Voor de leergierige bezoeker bouwt de inrichter een observatietoren, meerdere vogel-

kijkhutten en informatieborden. Ook vissers kunnen onder bepaalde voorwaarden in het gebied terecht.

VOGELS

Het GOG-KBR is erkend als Europees Vogel- en Habitat-richtlijngebied. Dit brengt bepaalde verplichtingen met zich mee. Zo is 150 hectare van de polder als natuurcompensatie aangewezen voor de aanleg van het Deurganckdok. Het wordt ingericht als weidevogelgebied om op korte termijn de nodige vogels te lokken.

Weidevogels houden van open grasvlaktes in de buurt van plassen en kreken. Aangezien ze hun nest op de grond bouwen, vermijden zij weilanden met bomen. Die belemmeren hun uitzicht en natuurlijke vijanden als roofvogels kunnen zich in de bomen verbergen. De nabijheid van water met bijhorende diertjes garandeert verder voldoende voedsel tijdens de broedperiode. Elke vogel verkiest echter een andere graslengte en vochtigheidsgraad. Om de verschillende vogelsoorten te behagen, zijn zowel korte als lange graslanden onontbeerlijk. Een gevarieerd graas- en maai-beheer is derhalve vereist.

Oorspronkelijk moesten stoere Galloway runderen het gebied begrazen. Deze dieren zouden een bijkomende attractie vormen voor toeristen en recreanten en de aantrekkelijkheid van het gebied verhogen. Gaandeweg groeide echter het besef dat de landbouwsector vragende partij was om na de onteigeningen enige activiteit in de polder te behouden. Dit bleek een totaal nieuwe denkpiste voor alle betrokkenen, aangezien dit domein geheel als natuurgebied is ingekleurd en agrarische activiteiten daar doorgaans worden geweerd.

ONDERHOUDSCONTRACTEN

Voorzitter Theo Cant van de Bedrijfs-gilde legt uit: "Landbouwers kunnen niet zonder grond, want op geld kan je geen gewassen telen of dieren laten grazen. De overheid wilde tegemoet komen aan onze wensen door een grondenbank op te richten. Geïnteresseerde boeren zouden dan in plaats van een geldsom een ander perceel in ruil krijgen. Het grote probleem is dat de grondenbank hier niet werkt. Door de gestegen vraag en de heersende grondschaarste lukt het niet om land aan te kopen, zelfs niet voor een aanzienlijke meerprijs. Vandaar dat we

op zoek moesten naar andere mogelijkheden voor de actieve boeren. De Bedrijfs-gilde doet regelmatig voorstellen aan de afdeling Zeeschelde via projectingenieur Stefaan Nollet en we merken dat de afdeling actief meedenkt. Onze zoektocht naar vernieuwende ideeën leidde tot zogenaamde onderhoudscontracten. Dit is een samenwerkingsverband tussen de afdeling Zeeschelde en de landbouwers die vroeger gronden in het GOG KBR bezaten. Deze boeren staan in voor het omvormen van de akkers naar grasland en het maai- en graasbeheer van het weidevogelgebied. De opdracht bestaat erin 100 broedparen naar het weidevogelgebied te halen. In ruil voor hun inspanningen, ontvangen de boeren een kleine vergoeding en de opbrengst van de hen toegewezen percelen. In samenwerking met de beheercommissie van het weidevogelgebied, moeten we nu samen op zoek gaan naar de gepaste maatregelen. Zo bou-

wen we gaandeweg een brug tussen landbouw en natuur."

Dat ook de Boerenbond dit initiatief toejuicht, bleek op maandag 26 juni, toen zij de onderhoudscontracten de prijs toekende voor het beste innoverende project. Waterwegen en Zeekanaal NV, het Agentschap voor Natuur en Bos en de Bedrijfs-gilde Wase Scheldekant deelden het podium en belichaamden zo de veelbelovende coöperatie. Dankzij de aandacht van Europese Interreg projecten als FRAme en ComCoast versterkt een dergelijk succesverhaal de globale bekendheid van de Schelde. Ondertussen verloopt ook de samenwerking met de natuurverenigingen voorspoedig. Of: hoe zelfs na een moeilijke start aanhoudende dialoog tot een win-win situatie kan leiden.

Tina Stroobandt

Meer informatie op:
www.gogkbr.be



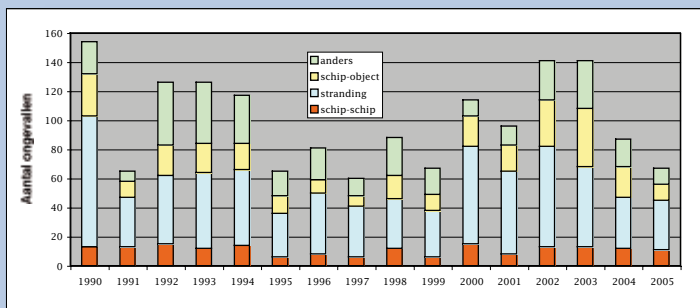
Scheldemonitor: Scheepvaartongevallen

Sinds 1979 telt Rijkswaterstaat Zeeland de scheepvaartongevallen op de Westerschelde.

Voor het up-to-date houden, worden meldingen van verschillende bronnen (Schelde Coördinatie Centrum, waterpolitie, loodswezenen, verkeersposten, Zeeland Seaports) gecentraliseerd in SOLO (Scheepvaart Ongevallen LOG). Voor elk ongeval wordt een aantal

algemene specificaties waaronder plaats, tijdstip, soort ongeval (stranding, aanvaring.), betrokken schepen, geregistreerd maar ook enkele kenmerken die van belang zijn voor beheer en beleid zoals schade aan het milieu, schade aan de infrastructuur, stremming van de vaarweg

De grafiek stelt het aantal ongevallen per jaar voor sinds 1990, onderverdeeld volgens de aard van het ongeval. Hieruit blijkt dat strandingen op banken of platen het meest voorkomen. Daarnaast is ook te zien dat het aantal aanvaringen tussen schepen de voorbije 15 jaar redelijk constant is gebleven terwijl de aantallen van de andere soorten ongevallen (bijvoorbeeld aanvaringen met andere objecten, kapseizen, brand, lek raken) nogal fluctueren. Dit maakt dat er geen duidelijke trend over een langere periode is waar te nemen wat betreft het totale aantal ongevallen.



Pieter Deckers
www.scheldemonitor.be

De geur van verschaald bier, diesel en slappe koffie

Ze wonen aan de ene kant van de Schelde en werken aan de andere. Renske de Later, Willem Rynja en René Steijn reizen bijna dagelijks gezamenlijk vanuit Zeeuws-Vlaanderen naar hun werk in Middelburg. Vroeger met de veerpont over de Schelde en sinds drie jaren door de tunnel. Waren vroeger tijden ook betere tijden? Schelde Nieuwsbrief noteerde hun ervaringen.



Vlnr: Willem Rynja, Ronald Priester (niet bij het interview aanwezig), Renske de Later en René Steijn

Het lijkt erop dat René nog het meeste de boot mist. "De gezelligheid mis je, je kwam aan boord, zag bekenden, maakte een praatje en als je op je werk kwam, wist je alle nieuwtjes." Willem vult direct aan: "Er werden ook gewoon zaken gedaan: je kaartte even iets aan bij een collega of een zakelijke relatie en omdat je elkaar kende van de boot ging dat erg soepel. Maar ik kwam bijvoorbeeld ook aan kaarten voor de Mattheüs Passion in Aardenburg". De terugreis was eveneens een rustpunt, meldt René. "Een 20 minuten relaxen op de boot, het was een natuurlijk rustpunt. Door de tunnel gaat het snel, maar gejaagd. Ook al rijd je mee met anderen, het is toch een heel ander gevoel" Renske: "Ik was indertijd meer met het weer bezig. Als het mistig was of stormde, vroeg ik me af of de boot zou varen. Als het mooi weer was in de zomer, wist ik dat ik misschien een uur moest wachten vanwege de drukte." Willem noemt nog een frappant verschil. "Mijn hele route

is verlegd. Vroeger kwam ik regelmatig in Vlissingen en was ik bijvoorbeeld bij het Bevrijdingsfestival. Ik ben er na de veerboot niet meer geweest, geloof ik. Ik heb zelfs maar één keer het fiets-voetveer genomen. Renske herkent die ervaring, maar op een andere manier. "Ik ga nu 's avonds makkelijker naar de overkant, vroeger moest je op tijd met de boot terug. Winkelen in Goes of een bioscoopje pakken in Vlissingen, doe ik nu sneller."

VRUCHTENPULP

Renske mist de boot duidelijk minder. "Ik rijd nu in 35 minuten naar mijn werk, met de boot duurde dat anderhalf uur." "Vooral wanneer je verderop in het land moet zijn, is de tunnel sneller", vult René aan. Maar de tunnel mist volgens hem wel een eigen karakteristieke sfeer. "De geur als je de veerpont opkwam: diesel, slappe koffie, doorgedroogde snert en verschaald bier. En er gebeurde altijd iets op de boot. Een keer werden we opgeschrikt door harde knallen. Via

de intercom werd een vrachtwagenchauffeur opgeroepen om naar zijn wagen te gaan. Wat bleek, de vrachtwagen had een lading vruchtenpulp die begon te gisten en de mangatdeksels waren opengeklapt. De dampende prut stroomde over het vrachtautodek."

Willem: "Het gevoel met de rivier is helemaal verdwenen. Vroeger had je veel meer met hoog- en laagwater, met wind en golven. Nu duik je in de tunnel zonder ook maar één moment te beseffen dat je onder de Schelde door rijdt. Ik zie de rivier nu alleen nog vanaf de oever. Renske wandelt nog regelmatig over de dijk, maar erkent dat dit een andere beleving is. René gaat soms met het fiets-/voetveer. "Gewoon om weer even op het water te zijn, die Schelde weer echt voelen." Hij zou er nog uren over door kunnen mijmeren. De anderen kijken hem begripvol aan, maar lijken tevreden met hun lot.

Jolanda Duinkerke

COLOFON

De Schelde Nieuwsbrief is een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse kwartaaluitgave van het Schelde InformatieCentrum. Abonnementen zijn gratis.

De nieuwsbrief valt onder verantwoordelijkheid van de in het Bestuurlijk Overleg Westerschelde participerende organisaties, de NV Waterwegen en Zeekanaal, Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Europese LIFE project MARS.

De in de nieuwsbrief gepubliceerde meningen weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs het beleid van de participerende organisaties.

SCHDELDE INFORMATIECENTRUM

Poelendaeslingel 18,
Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 622888
E-mail: info@scheldenet.nl
Coördinator: Anja Phernambucq

Schelde InformatieCentrum op Internet

www.scheldenet.be
www.scheldenet.nl

CORRESPONDENTIEADRES BELGIE

Schelde InformatieCentrum/
Vlaanderen
P/a VLIZ
Wandelaarkaai 7
8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
info@scheldenet.be

REDACTIE

Bregje Beyst, Steven De Froy,
Michel De Smet, Lisette van Rij,
Ben Sinke, Rob Termaat, Ingrid
Verbessem, Katrien Weyn, An
Wouters

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang, respectievelijk
Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Beheercommissie Linkerschelde-
oever, Lex Kattenwinkel, Frans
Lauwers, Tina Stroobandt, Schelde
InformatieCentrum, Toerisme Ant-
werpen, Pim Wolf

VORMGEVING EN PRODUCTIE

☺ Pitman Grafisch Bedrijf BV, Goes

OPLAGE

4000

OVERNAME VAN ARTIKELLEN

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

ISSN 1382-9513