

Schelde nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM
MAART 2007
NUMMER 50

IN DIT NUMMER

CONTROLES VANUIT DE

LUCHT SUCCESVOL

Milieudelicten op
het water snel
getraceerd **pag. 4 en 13**

KORTER, SMALLER, DIEPER

Anderhalve eeuw
Zeeschelde **pag. 14**

BINNENKATERN:

Terugblik **pag. 5-12**

RUBRIEKEN

SCHELDENIEUWS **pag. 3**

GESPOT!

Michiel de Ruyter **pag. 13**



SCHELDEMONITOR

Scheepvaart op de
Westerschelde **pag. 15**

WONEN EN WERKEN

Grens van water
en land **pag. 16**

50!

*Dit is de vijftigste
Schelde Nieuwsbrief.
Een speciale dubbeldikke
editie met berichten uit
heden en verleden.*



Blokkades domineren de geschiedenis van Antwerpen



De afgelopen decennia sloofden bewindslieden in Noord en Zuid zich uit voor verdere samenwerking in het Schelde estuarium. Maar wie dieper graaft in de historie zal daar wellicht zijn vraagtekens bij stellen. Immers, eeuwenlang voerden tolheffingen en blokkades van Antwerpen de boventoon. Of is er dan toch daadwerkelijk iets veranderd? De Schelde Nieuwsbrief dook de archieven in.

Die archieven leren ons dat er al een tolheffing is in Zeeland (1321) en stapelrecht in Mid-

delburg (1405). Maar die prille prikjes in de tolhistorie bleken bij de Scheldeblokkade

ten gevolge van de godsdiensttroebelen en de Habsburgs-Spaanse bemoeienissen in de Zuidelijke Nederlanden in de tweede helft van de 16de eeuw. Wat was er aan de hand?

GOUDEN EEUW, TROEBELE EEUW

De 16e eeuw wordt wel Antwerpen's 'Gouden Eeuw' genoemd. De stad groeit uit tot de grootste haven en het belangrijkste handels- en financieel centrum in het Europa ten noorden van de Alpen. Dat alles dankt de stad vooral aan de Schelde die de schepen tot diep in het binnenland voert. Talrijke buitenlandse scheepsagenturen en handelsmissies vestigen zich aan de boorden van de stroom. Samen met de handelswaar en vreemde valuta vinden ook het humanistische ideeëngoed en nieuwe religieuze opvattingen

hun weg naar de stad. Die kosmopolitische en brede culturele ingesteldheid is tegelijk een zegen en een vloek. Onder keizer Karel geniet de Scheldestad duidelijk van die ongebreidelde economische en culturele bloei. Maar tijdens de regering van zijn Spaanse opvolger Filips II wordt de politieke en religieuze vrijheid danig beknot. Protestanten beschouwt hij als opstandelingen. Om zijn gezag te handhaven grijpt hij naar despotische middelen die de tegenstellingen slechts aanwakken en uiteindelijk aanleiding geven tot een heuse burgeroorlog. De succesvolle Italiaanse strateeg in Spaanse loondienst Alexander Farnese moet de zaak militair klaren en de 'Staatsen' opstandelingen een lesje leren. De 'Staatsen' zijn de protestanten die vanuit de noordelijke provincies onder Willem van Oranje hun invloed verstevigen in de –voorheen enkel katholieke- zuidelijke contreien van de toenmalige Nederlanden. Zij hebben begin 1583 onder meer Antwerpen en Gent onder hun gezag, maar worden door Farnese in het defensief gedrongen.

DE VAL

In allerijl beslist de Antwerpse verdediger, Filips van Marinx van Sint-Aldegonde om de dijken door te steken en zo de Spaanse opmars naar Antwerpen te stuiten. In 1584 gaan de verdedigers over tot het 'raseren' van een deel van het Antwerpse buitengebied, een drastische maatregel die erin bestaat de huizen neer te leggen, de kelders met het puin op te vullen, de bomen en hagen te vellen en het land te egaliseren om de offensieve Spaanse bedoelingen in de kiem te smoren. De verdedigers trachten nog meer dijken door te steken, de Spanjaarden evenzeer om dat te beletten. In 1585 ligt het belegerde Antwerpen als een eiland temidden van een weids

waterlandschap. Eind februari 1585 is een bewapende schipbrug even stroomafwaarts de stad voltooid. Een poging van Willem van Oranje om vanuit het noorden de blokkade te vernielen met brandschepen mislukt. De tang om Antwerpen is gesloten en op 17 augustus 1585 capituleert de stad.

DE SCHELDE AFGESLOTEN

Het economische voordeel van een haven landinwaarts gelegen keert zich nu tegen de Scheldestad. De sluiting van de rivier door Willem van Oranje als strategisch antwoord op de inname van de stad betekent de feitelijke scheiding van de Nederlanden. De noordelijke provincies – de Republiek – blijven vrij en protestants. De sluiting heeft vooral zijn weerslag op het economische, politieke, religieuze en sociale leven in de Zuidelijke Nederlanden. Na de capitulatie verzinkt de stad in een grenzeloze lethargie. Tenminste zo

schildert de geschiedschrijving ons de periode na 17 augustus 1585. De bevolking in Antwerpen daalt van een goede 144.000 zielen in 1568 naar nog slechts 42.000 vlak na de capitulatie. Maar in de eerste helft van de 17e eeuw herstelt de stad zich deels als economische macht, terend op het bestaande handelsnetwerk over land. Ze blijft een bevoorrechte handelspartner voor Spanje en voor de gebieden onder Spaans gezag of Spaanse invloed.

Pas in de tweede helft van de 17e eeuw eist de blokkade zijn volle tol. Antwerpen wordt als financiële draaischijf getroffen door de herinvoering van de 'licent rechten', een Spaanse belasting op handel met aan Spanje vijandige naties. Een reeks van mislukte graanoogsten en de 'Antwerpse Ziekte', een pest-epidemie, doet de rest. Het bevolkingsaantal daalt, na een korte opleving in de eerste helft van de 17e eeuw, tot ca. 66.000 in 1699.

KEIZERLIJKE POGINGEN TEN SPIJT

Het Oostenrijkse bewind (1715-1794) is een tijd van vergetelheid zowel voor Antwerpen als de Zuidelijke Nederlanden die gebukt gaan onder economische regressie, hongersnood en politieke betekenisloosheid (de Zuidelijke Nederlanden als 'barrièrestaat' tussen Frankrijk en de Republiek). De poging in 1723 om de band met de wereldzeeën te herstellen door de oprichting



Monument "Schelde Vrij" opgericht in Antwerpen in 1863 naar aanleiding van het vrijkopen van de tol waardoor vrije scheepvaart naar Antwerpen mogelijk werd.

De Nederlanden (17 Provinciën) tot 1585	Spaans Bewind 1585-1715	Oostenrijks Bewind 1715 -1795	Frans Bewind 1794-1815	Hollands Bewind 1815-1830	België 1830-1839	België 1839-1863	België 1863 tot heden

	Vrije Schelde
	Nederlandse Blokkade
	Engelse Blokkade
	Tolvaart

van de Oostendse Compagnie stuit op hevig Hollands verzet en de compagnie – hoewel in aanvang succesrijk – deinst volledig weg in de volgende decennia. Keizer Jozef II stuurt in 1784 de brik Louis naar de Scheldemonding in een wat vreemde poging de Hollandse blokkade te doorbreken. Maar een goedgericht kanonschot in de pruttelende marmiet (zwarte gietijzeren kookpot) van de Louis breekt de moed van de aanvallers.

Onder Frans bewind (1794-1815) rijst nieuwe hoop voor de stad. Napoleon bouwt de haven uit tot 'het pistool gericht op het hart van Engeland'. In het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830) groeit Antwerpen terug uit tot een relatief belangrijke havenstad.

Willem I onderneemt daartoe althans ernstige pogingen, maar het volk en zijn roer-gangers onder de Moerdijk morren.

DE SCHELDE OPNIEUW GESLOTEN

In 1830 leidt die ontevredenheid tot de Belgische Omwenteling. De sluiting van de Schelde als Nederlandse repraesentatie tegen de jonge Belgische staat vormt een grote hinder voor de economische ontwikkeling van België en voor de uitbreiding van de Antwerpse haven. Tot 19 april 1839 als onder druk van de toenmalige Europese grootmachten in Londen het Belgisch -Nederlands Scheidingsverdrag wordt ondertekend. Het verdrag geeft het jonge België recht op de 'IJzeren Rijn', een spoorverbinding tussen Antwerpen en

de Rijn die voor een deel op Nederlands grondgebied loopt. De blokkade wordt opgeheven, maar scheepvaart op de Schelde blijkt slechts relatief vrij: per ton lading met bestemming Antwerpen is een tol van 1,30 gulden aan Nederland verschuldigd. Om de zo belangrijke scheepvaart naar Antwerpen niet te stremmen, besluit de Belgische regering datzelfde jaar om de tol te betalen, een financiële adering zonder weerga die pas eindigt op 16 juli 1863 als onder impuls van Charles Rogier en Jean-Jacques baron Lambrmont de tol definitief wordt afgekocht.

EEN ZEKERE TOEKOMST?

Triomf alom maar er blijven scherpe kantjes aan dit verhaal. Antwerpen kan slechts als tweede haven van Europa

voortbestaan bij gratie van 'Nederlandse welwillendheid'. De verdieping van de Westerschelde is daartoe van levensbelang. De concurrentie tussen de havens in Europa is hard en de Antwerpse haven heeft niet meteen de beste troeven in de hand. Alleen al het feit dat een van de grootste wereldhavens – Rotterdam – nu net op Nederlands grondgebied ligt, bezorgt de Antwerpse havenautoriteiten slapeloze nachten. Niettemin en gelukkig maar hebben de autoriteiten uit Noord en Zuid de afgelopen decennia hard gewerkt aan verdragen en concrete projecten: de verdieping is inmiddels een feit. De troebelen uit het verleden lijken nu definitief voorbij....

Michel De Smet

S c h e l d e N i e u w s

Schelde
InformatieCentrum

REGIONAAL LANDSCHAP SCHELDE-DURME

In 2006 is het Regionaal Landschap Schelde-Durme opgericht op initiatief van de Provincie Oost-Vlaanderen en de betrokken gemeenten. Het regionaal landschap wil een groot publiek warm maken voor de natuurlijke, de landschappelijke en de cultuur-historische waarden van de streek. Bescherming van het streek-eigen karakter en de typische natuur- en landschapswaarden van de regio zijn middelen om dit doel tot stand te brengen. Meer informatie: www.rlsd.be.

RAPPORT COMMISSIE MALJERS

De Provincie Zeeland heeft in november 2006 een onafhankelijke commissie van deskundigen gevraagd alternatieven te onderzoeken voor de aanleg van 600 hectare nieuwe estuariene natuurlands de Westerschelde. Opdracht aan deze commissie was te toetsen of die alternatieven passen binnen de doelstellingen om de natuur van de Westerschelde in stand te houden.

In totaal heeft de commissie 55 inzendingen met in totaal 80 ingediende alternatieven getoetst. Een van de conclusies is dat het creëren van een groot gebied met getijdennatuur in de Braakman Zuid (ten zuiden van de N61) een kansrijk alternatief is. Meer informatie: www.zeeland.nl/natuurpakket.

NIEUWE POSTBUS

Het Schelde InformatieCentrum in Middelburg heeft een nieuw postbusnummer. Het nieuwe postadres wordt: Postbus 7003, 4330 GA Middelburg. Het bezoekadres blijft Poelendaeslingel 18 en ook het telefoonnummer blijft +31 (0)118 622888.

MOVE

Binnenkort komt de eindevaluatie van het project Monitoring Veruiming Westerschelde (MOVE) uit. Het rapport is vanaf half april beschikbaar via www.scheldenet.nl (dossier verdieping). Meer informatie: RWS Zeeland, Jeroen Hollaers: jeroen.hollaers@rws.nl

Controles vanuit de lucht succesvol



Rijkswaterstaat vliegt regelmatig door het Nederlandse luchtruim om de kwaliteit van het oppervlaktewater te controleren. Deze luchtsurveillance is een efficiënte manier om verontreinigingen op te sporen en werken bovendien preventief. Rijkswaterstaat Zeeland voert maandelijks twee tot drie van deze 'milieuvluchten' uit en met succes.

De controle op de waterkwaliteit is een wettelijke taak van Rijkswaterstaat, vastgelegd in de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren. Zeeland bestaat echter voor ongeveer 40 procent uit water en dan wordt controle per auto of boot te tijdrovend. Daarom is het vliegtuig onmisbaar. Ook in de andere natte regio's Noordzee en IJsselmeergebied in Nederland surveilleert Rijkswaterstaat vanuit de lucht. Hiervoor huurt Rijkswaterstaat een sportvliegtuig mét gekwalificeerde piloot. Daarnaast gaan bij deze 'milieuvluchten' de inspecteur van Rijkswaterstaat of een surveillant mee van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD). Beide diensten

werken op dit terrein (al vele jaren) intensief samen.

OVERTREDERS

Met een vliegtuig kunnen de inzittenden binnen drie uur alle open wateren en kanalen in Zeeland inspecteren. Omdat een milieuvlucht gemiddeld anderhalf uur duurt, kiezen ze telkens een bepaalde vliegroute. De surveillances zijn vooral gericht op risicowerkzaamheden op de grens van water en land en op andere activiteiten die effect kunnen hebben op de waterkwaliteit. Hierbij gaat het niet alleen om het constateren en fotograferen van overtredingen, maar ook om toezicht te houden op de werkzaamheden bij diverse

locaties. Zodra ze een verontreiniging of andere overtreding constateren, gaan ze ter plaatse nader inspecteren. Zonodig wordt een opsporingsambtenaar ingeschakeld om de overtreder in de kraag te vatten. De meest gesignaleerde verontreinigingen zijn oliehoudende vloeistoffen. Ook zien de spieders vaak dat er is gemorst bij de op- en overslag van losse producten of ze nemen een verkleuring waar van de waterbodem door baggerwerk of baggerstort. Dit laatste is technisch wel toegestaan, maar alleen met vergunning onder voorwaarden.

PROCES-VERBAAL

Als ze bij een serieuze veront-

reiniging de vervuiler traceren, dan vindt direct actie plaats. Veelal wordt proces-verbaal opgemaakt en riskeert de dader een boete of dagvaarding van Justitie. Bij een 'heterdaadje' - de vanuit de lucht waargenomen sporen zijn nog vers en de veroorzaker is nog ter plaatse - heeft ontkennen weinig zin. Het gesprek met de boosdoener verloopt dan vrij rustig. Het bezoek kan ook een dag later plaatsvinden als de waarneming en foto's vanuit de lucht helder en duidelijk zijn en als het een bedrijf of schip met een vaste ligplaats betreft. Ook bij zo'n confrontatie met duidelijke foto's heeft ontkennen weinig zin.

PREVENTIEF

De milieuvluchten lijken dan ook succesvol en boetes of andere sancties werken bovendien preventief. Weliswaar is de afgelopen jaren het aantal verontreinigingen nauwelijks afgenomen, maar het aantal grote verontreinigingen is wel verminderd, én er is minder vaak sprake van opzet. Blijkbaar gaan de mensen steeds zorgvuldiger met het oppervlaktewater om, of ze willen simpelweg niet getoetst staan als 'watervervuiler'. Wat overblijft als vermoede-

Lees verder op pagina 13 >



Schelde nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM
NOVEMBER 1994
JAARGANG 1 NR. 1

IN DEZE TERUGBLIK

VERRUIMING VAARGEUL EN NATUURHERSTEL

Meer dan baggeren van drempels

pag. 6

HAVENS/ECONOMIE

De Schelde is de levensader voor Antwerpse haven

pag. 8

VEILIGHEID

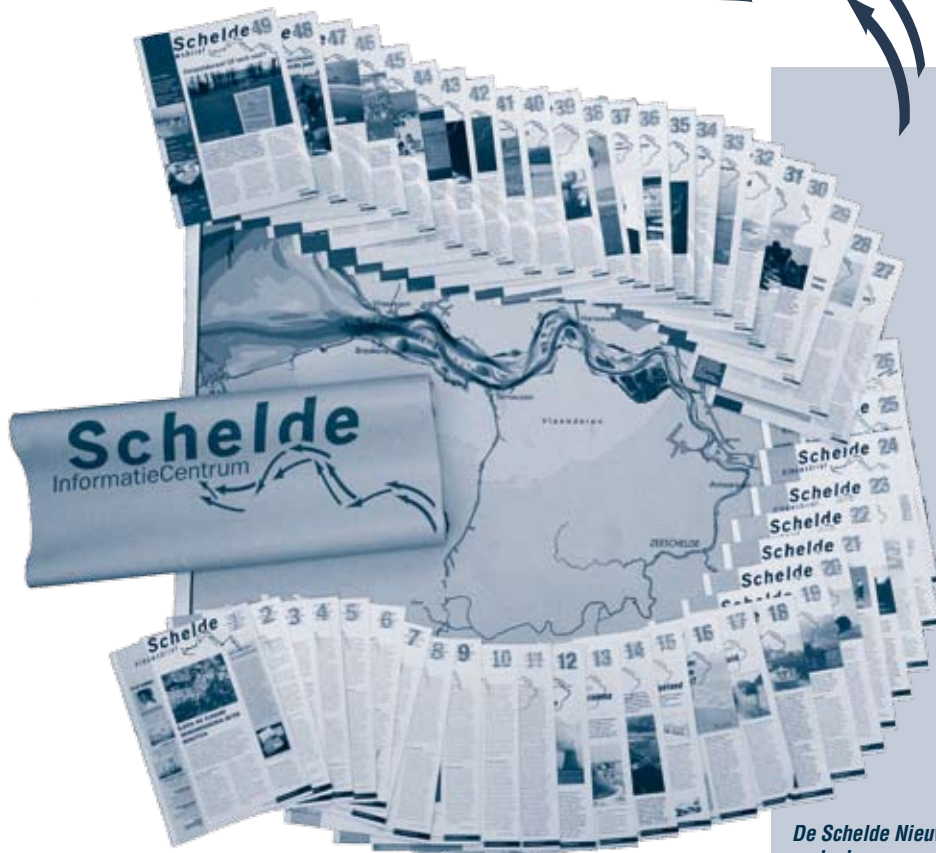
Over risicocontouren en gecontroleerde overstroming

pag. 9

WATERKWALITEIT

Van open riool tot zwemwater

pag. 10



De Schelde Nieuwsbrief is ondanks een paar wijzingen in de lay-out herkenbaar gebleven.

Nummer 50...

Dit is de vijftigste Schelde Nieuwsbrief. Nummer 1, van november 1994, is een Nederlandse uitgave als eerste tastbaar product van het net opgerichte Schelde InformatieCentrum.

In november 1996 wordt de Schelde Nieuwsbrief-redactie uitgebreid met Vlaamse redactieleden en is het hele Schelde-estuarium onderwerp van de artikelen. Aanvankelijk heeft de Schelde Nieuwsbrief een stemmig blauwe kleur maar in 2002 komt de eerste full colour editie uit.

LEZERSONDERZOEK

Ruim 13 jaar Schelde Nieuwsbrief. Een lezersonderzoek in 2000 wees uit dat de Schelde Nieuwsbrief onder de lezers gewaardeerd werd als bringer van achtergrondnieuws rond de Schelde. We zijn benieuwd hoe u daar 7 jaar later over denkt en zullen daarom in dit jaar opnieuw een enquête bijvoegen.

TERUGBLIK

Voor dit jubileumnummer dook Lex Kattenwinkel op verzoek van de redactie in de archieven. Aan de hand van de thema's Verruiming vaargeul en natuurherstel, Havens/economie, Veiligheid, Waterkwaliteit en Natuur bericht hij van 1994 tot nu. De oude knipsels gecombineerd met nieuwe geven een beeld van een veranderende Schelde. De thema's blijven echter in grote lijnen gelijk. Oude nieuwsbrieven zijn overigens niet meer verkrijgbaar, maar nog wel in te zien op www.scheldenet.nl of www.scheldenet.be.

Redactie Schelde Nieuwsbrief



NATUUR

Intergetijdengebied met unieke natuurwaarden

pag. 12

Creatief met baggeren en storten

Zoeken naar de balans tussen economie en ecologie

Op 11 maart 2005 besloten de Nederlandse en Vlaamse regering om de toegankelijkheid naar de haven van Antwerpen te verbeteren. De verruiming van de vaargeul is nodig vanwege de schaalvergroting in de containerscheepvaart en moet rekening houden met de prioriteiten van de Lange Termijn Visie (LTV) voor het Schelde-estuarium. Eén van deze prioriteiten is het instandhouden van het meergeulenstelsel in de Westerschelde. Reeds in 2001 formuleerde een onafhankelijk expertteam een nieuwe stortstrategie die het meergeulenstelsel gunstig kan beïnvloeden. De eerste proef is inmiddels een feit en de voorlopige resultaten zijn positief.

Jaarlijks wordt er 8 à 10 miljoen m³ zand gebaggerd om de toegang tot de Scheldehavens te onderhouden. Dit zand wordt hoofdzakelijk in de nevengeulen gestort. Bij een verruiming van de vaargeul zou éénmalig 7 miljoen m³

In 1999 vroeg het Antwerps Havenbedrijf aan een internationaal expertteam (PAET – Port of Antwerp Expert Team) advies over de haalbaarheid van een verdere verruiming van de vaarroute in de Westerschelde. Het terugstorten van stijgende hoeveelheden bagger werd als een gevaar voor de natuur beschouwd.

het estuarium kan behouden of zelfs verbeteren. Ze stelden een proefproject voor ter staving van de haalbaarheid van deze strategie.

PLAAT VAN WALSOORDEN

Op basis van een historische analyse van bodemkaarten werd vastgesteld dat de kop van de plaat van Walsoorden

Deze evoluties werden waarschijnlijk teweeggebracht door veranderingen in het geulenstelsel tussen Terneuzen en Hansweert, waardoor de stroming naar de plaat wijzigde. PAET stelde voor om baggerspecie aan te brengen bij de kop van de plaat. Een betere scheiding van de stroming tussen eb- en vloedgeul versterkt de instandhouding van het meergeulenstelsel. Bovendien zou het zelf-eroderende vermogen van de stroming boven de drempel van Hansweert toenemen, waardoor de baggerinspanning hier zou afnemen. De stroomsnelheden in ondiep water rond en boven de plaat zouden afnemen, wat vanuit ecologisch standpunt gewenst is.

ONDERZOEK

In 2002 en 2003 onderzocht het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout in opdracht van ProSes (Projectdirectie Ontwikkelingschets Schelde-estuarium) de haalbaarheid van deze nieuwe stortstrategie. Het onderzoeksprogramma omvatte de analyse van historische gegevens, metingen op de Westerschelde en het gebruik van schaalmodellen en computer modellen. Terreinmetingen van stromingen met behulp van vlottergaten gaven een goed

Verruiming vaargeul en natuurherstel

Meer dan baggeren van drempels

Al ruim een eeuw vinden in de Schelde baggerwerkzaamheden plaats ten behoeve van de scheepvaart. Op basis van een oud verdrag (1839), dat de scheepvaart op Antwerpen vrije doortocht garandeert, is een nieuwe verruiming/uitdieping van de vaargeul op handen. De hierover in 2005 gemaakte afspraken bevatten ook maatregelen voor natuurherstel en het zijn juist deze maatregelen die de gemoederen (wederom) in beweging brengen.

Al een van de eerste nieuwsbrieven (nr. 2, februari 1995) meldt de ondertekening door Nederland en Vlaanderen op 17 januari 1995 van een 'Verdrag inzake de verruiming van de vaargeul in de Westerschelde'. Dit betreft de zogenoemde tweede verdieping (de eerste was in de jaren 70). Het verdrag behelst meer dan alleen het wegbaggeren van

'drempels' in de vaargeul. Ook moeten scheepswrakken en andere obstakels worden verwijderd, en tevens is afgesproken verloren gegane natuurwaarden te herstellen.

ONTPOLDEREN

Al vanaf het begin blijkt dat in Zeeland geen draagvlak is voor de beoogde natuurherstelprojecten langs de Wes-

terschelde, althans waar die betrekking hebben op het ontpolderen van landbouwgrond. Een extra editie in januari 1996 tussen nr. 5 en 6 is geheel gewijd aan natuurcompensatie voor de tweede verdieping. De mogelijke ontpoldering van de Everingepolder houdt ook dan de gemoederen flink bezig. 'Herstelprojecten in de ijskast' meldt de Schelde Nieuwsbrief (nr. 7, mei 1996). Latere nieuwsbrieven komen veelvuldig op deze problematiek terug. In het uiteindelijke programma natuurcompensatie is ontpolderen geschrapt (nr. 14, april 1998).

Andere compenserende maatregelen worden wel uitgevoerd,

zoals de bescherming van een archeologisch monument bij het Schor van Waarde door middel van de aanleg van twee strekdammen (nr. 32, september 2002).

De praktijk van de baggerwerken komt ook uitgebreid aan de orde (nr. 25, november 2000), op het moment dat de 'tweede verdieping' is uitgevoerd en de gedachten zich richten op een volgende. "Voor Antwerpen is het van levensbelang dat de zeeschepen snel en veilig door de Schelde de haven kunnen bereiken. Daarom zijn baggerschepen constant bezig om de verruimde vaargeul vanaf de Noordzee tot Antwerpen op diepte te houden."

ProSes

Nederland en Vlaanderen richten gezamenlijk projectorganisatie ProSes op, die een samenhangend pakket maatregelen voor het Scheldebekken gaat ontwikkelen:

de Ontwikkelingsschets 2010 (nr. 33, november 2002). Deze schets, begin 2005 vastgesteld door de regeringen van Vlaanderen en Nederland, bevat plannen op drie terreinen: het verder verdiepen van de vaargeul, het vergroten van de veiligheid tegen overstromingen en de aanleg van nieuwe natuur ter compensatie van verloren gegane slikken, schorren en ondiep water. Net als tien jaar eerder springen

Zeeuwen massaal op de barricade tegen nieuwe ontpolderingsplannen (nr. 49, november 2006). Naar aanleiding van het protest gaat een commissie op zoek naar alternatieven voor ontpoldering.

Vanwege het grote belang van instandhouding van het meergeulensysteem in de Westerschelde, ontwikkelt een team deskundigen een nieuwe strategie van baggeren en storten (nr. 45, november 2005). Er wordt een proef gedaan om het opgebaggerde zand niet terug te storten in nevengeulen, maar op zandplaten te deponeren en zodoende te voorkomen dat de platen (verder) eroderen. De resultaten van een eerste proef zijn veelbelovend.

ZANDWINNING IN BEWEGING

gunning van de Rijkswaterstaat, zand gewonnen in de Westerschelde voor de handel en voor de uitvoering van infrastructurele werken in Nederland en in België. Overmatige zandwinning kan echter de totale zandbalans van de Westerschelde verstoren en plaatselijk de natuurlijke dynamiek van geulen en platen beïnvloeden. Vandaar dat de laatste jaren de te winnen hoeveelheid zand bepaald is op maximaal 2



November 1994

Levensader voor Antwerpse haven



De Schelde is de levensader voor de Antwerpse haven en diezelfde haven is de motor van de Vlaamse economie. Zie hier het enorme economische belang van de Schelde. Ook de andere Scheldehavens zijn voor hun bestaan afhankelijk van de rivier en het is dan ook logisch dat de Schelde Nieuwsbrief hierover regelmatig bericht.

Zo schenkt nr. 10 van maart 1997 aandacht aan het samengaan van de havenschappen van Vlissingen en Terneuzen tot één havenschap: Zeeland Seaports. De twee havens worden gekarakteriseerd als 'trekpaard van de Zeeuwse economie'. Een volgende nieuwsbrief (nr. 16, oktober 1998) gaat in op de havenontwikkelingen

in Antwerpen. De Noordzeeterminal aan de Antwerpse Rechteroever is dan een jaar in gebruik en op de Linkeroever is ten zuiden van Doel het Deurganckdok gepland. Op termijn zal ook het dorp Doel aan de uitbreidingsdrift van de Antwerpse haven ten prooi vallen door de aanleg van een tweede getijdendok op de Linkeroever, het Saeftingedok, ingetekend bovenop de huidige dorpskern. Dit thema leeft volop en komt dan ook opnieuw aan de orde in nr. 28 van augustus 2001. Er wordt alvast een sociaal bemiddelaar aangesteld, zo schrijft de nieuwsbrief, om de Doelenaren bij te staan in hun zoektocht naar een nieuw bestaan. Sinds 2005 is het Deurganckdok in bedrijf, maar dat is niet zonder slag of stoot gegaan. Wegens niet voldoen aan Europese regels en procedurefouten worden de werken in 2000 gedurende een half jaar stil gelegd, lezen we in nr. 35 van mei 2003. Dit blijkt een heikel maar tevens wijder verbreid thema. Want in maart 2004 lezen we in nr. 38 dat eveneens op basis van Europese regelgeving de aanleg van de Westerschelde Container Terminal (WCT) in Vlissingen-Oost niet eens kan beginnen: de Raad van State verwijst in 2003 de plannen naar de prullenbak. Na bestudering van de uitspraak neemt de provincie

Zeeland het initiatief om met een gewijzigd plan een nieuwe procedure te starten.

VISSERIJ

Er zijn nog andere economische activiteiten gekoppeld aan de Schelde zoals (in mindere mate dan vroeger) de visserij, en (in toenemende mate) recreatie. Ook hierover bericht de Schelde Nieuwsbrief. Zo klaagt Westerscheldevisser Freddy de Rooy zich in nr. 19 in juni 1999 dat er bij de uitdieping wel geld en aandacht is voor natuurcompensatie maar niet voor het compenseren van vissers. Het baggerwerk is funest voor de 'kraamkamerfunctie' die de Westerschelde heeft voor allerlei vissen, betoogt De Rooy.

RECREATIE

Maar het is niet alleen werken wat de klok slaat langs de Schelde, want we lezen in mei 2003 in nr. 35 dat recreëren aan de Schelde steeds populairder wordt. De mogelijkheden zijn legio. De rivier laat zich per auto verkennen, maar wellicht is het ware Scheldegevoel nog beter te beleven al wandelend, fietsend - zowel langs de Vlaamse als de Nederlandse oevers liggen comfortabele fietspaden met uitzicht op de Schelde - of tijdens een boottocht. En de echte feestvierders kunnen 's zomers in tal van plaatsen terecht op de Schelde festivals en Visserijfeesten.

De moeizame inbedding van het Deurganckdok in een Vogelrichtlijngebied

In september 1999 startten de werken voor een nieuw containergetijdendok 'Deurganckdok' op de Antwerpse Linkerscheldeoever. Amper 9 maanden later, in juni 2000, lagen de werken echter al stil. De Raad van State had de bouwvergunning geschorst wegens procedurefouten. Dit euvel werd verholpen met een nieuwe bouwvergunning, maar in 2001 volgde een grotere hindernis: de Europese Commissie was misnoegd over het gebrek aan compensaties voor de schending van natuurwaarden. De Antwerpse Linkeroeverhaven valt namelijk bijna volledig samen met het Europees



Over risicocontouren en gecontroleerde overstroming

Het thema veiligheid komt in vele gedaantes aan de orde in de Schelde Nieuwsbrieven. Van de risico's aan het vervoer van gevaarlijke stoffen tot de zegeningen van de Schelde Radar Keten, en van de betrouwbaarheid van de dijken tot de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's mee, die vervat zijn in zogenaamde risicocontouren. Op enkele plaatsen aan de Westerschelde vallen die contouren over land. Onder meer het zuidelijk deel van Vlissingen valt binnen de risicozone, zo blijkt uit een artikel (nr. 12, september 1997). Er is een groot aantal veiligheidsmaatregelen getroffen voor de scheepvaart, die dus ook de veiligheid aan wal vergroten.

In een latere nieuwsbrief (nr. 31, mei 2002) is er weer uitgebreid aandacht voor de risicocontouren. We lezen dat alle geplande nautische maatregelen de contouren terug het water in kunnen drukken, maar dat de contouren toch weer het land op kruipen door de toename van het scheepvaartverkeer. Dit is een van de voorbeelden waar veiligheid botst met economische belangen.

SCHIEPVAARTBEGELEIDING

De Schelde Radar Keten, die lijn van dertien onbemande en vijf bemande radarposten, controleert alle scheepvaartbewegingen op de Schelde (nr. 5, november 1995). Ondanks de optimale veiligheid zijn ongelukken niet altijd te voorkomen, zegt de functioneel beheerder van de radarketen. Hij doelt onder meer op plotse opduikende technische

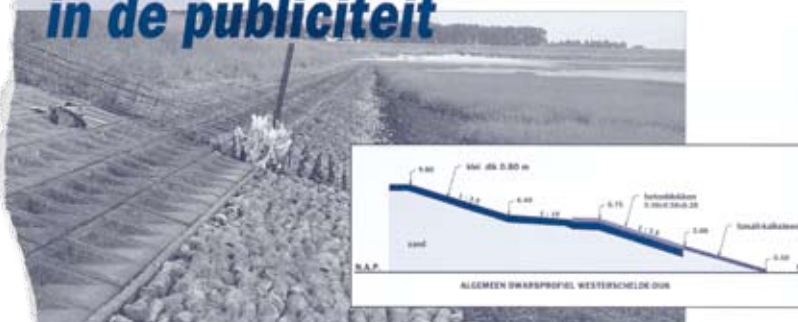
mankementen van een schip. Een latere nieuwsbrief (nr. 31, mei 2002) publiceert onder de kop 'De beste stuurliu staan aan wal' weer een artikel over de radarketen; het aantal posten is inmiddels gestegen tot vijfentwintig, waarvan vijf bemand.

Twee Schelde Nieuwsbrieven (nr. 18, maart 1999 en nr. 43, mei 2005) publiceren uitgebreid over heden en verleden van het loodswezen op de Schelde. Waar vroeger nog wel eens sprake was van onderlinge naijver tussen Vlaamse en Nederlandse loodsen, werken ze nu intensief samen. De huidige samenwerking is vastgelegd in het Loodswezen Informatie Systeem 21ste eeuw (LIS21). De samenwerking verloopt dermate goed dat er op termijn één loodsdienst komt, de Unie van Loodsdiensten Scheldemonden.

VEILIGHEID TEGEN OVERSTROMING

Ook de veiligheid tegen overstromingen is een regelmatig terugkerend onderwerp in de nieuwsbrieven. Het gaat daarbij niet alleen over de hoogte en betrouwbaarheid van de dijken (nr. 9, november 1996), maar ook over de aanpak van zwakke schakels in de Nederlandse kustverdediging (nr. 47, mei 2006). De aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) in Vlaanderen vindt eveneens voor

Zeeuwse dijken in de publiciteit



In de maand september is Zeeland opgeschrikt door een publiciteitsgolf over de onveiligheid van de Zeeuwse dijken. Uit onderzoek is gebleken dat 94% van de dijkhutten in Zeeland Vlaanderen 'onvoldoende' staat.

De overstroming over dit onderzoek is erg belangrijk. In dit artikel een kort overzicht.

material. Voor de onderzochte van het talud tot circa N.A.P. + 3.00 meter, gebruikt men van oudsher hand. De zand daarboven tot circa N.A.P. + 6.00 meter is bij de verbeteringswerken veelal bedekt met bewalddijken.

STUDE NAAR STENDETHOUDEN

In opdracht van de Technische Adviescommissie Waterkeringen worden schiedende van de Minister van Verkeer en Waterman over de

bij vijf centimeter en een dikte van twintig centimeter. Deze blokken liggen op het kleiëk, nuchter centimeter en moeten zo een dubbele veiligheid vormen tegen golfbreuk. Echter, door indringing van water in de klei, verslechtert de stabiliteit van de bewalddijken en bestaat ook het risico op een overstroming. Als de in grondtoestand, welke de overstroming veroorzaakt.

November 1996

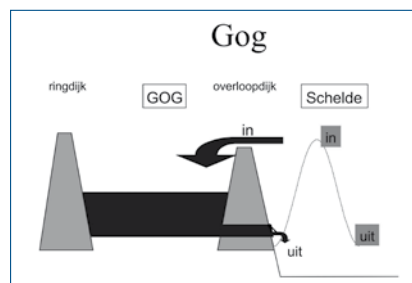
het belangrijkste deel plaats uit oogpunt van veiligheid, al hebben ze daarnaast ook een natuurfunctie.

KRUIBEKE-BAZEL-RUPELMONDE

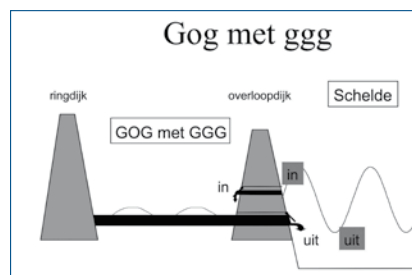
Eén nieuwsbrief (nr. 26, februari 2001) is geheel gewijd aan de omvorming van 600 hectare polderland bij Kruikebe, Bazelen en Rupelmonde tot gecontroleerd overstromingsgebied (GOG KBR).

Inmiddels ligt om het GOG KBR een nieuwe (zeewerende) ringdijk en wordt het gebied opnieuw ingericht (nr. 48,

augustus 2006). Momenteel zijn inwoners van het Zeescheldebekken beschermd tegen stormvloed die gemiddeld één keer per 70 jaar voorkomen. Na inwerkingtreding van het GOG KBR (wellicht in de loop van 2010) loopt dit veiligheidsniveau op tot eens in de 350 jaar. Bij stormvloed loopt een deel van het scheldewater op gecontroleerde wijze de GOG's in, waardoor het waterpeil in de Zeeschelde verder stroomopwaarts minder hoog komt en de dorpen beter beveiligd zijn.



Maart 2006



Gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) en een gecontroleerd overstromingsgebied met gecontroleerd gereduceerd getij (GGG).

Van open riool tot zwemwater



De waterkwaliteit van de Schelde heeft voortdurend de aandacht van de Schelde Nieuwsbrief. Werd in de jaren '80 het Schelde-estuarium nog gezien als een open riool, nu “daalt de hoeveelheid lozingen in de Schelde en is de waterkwaliteit van de Westerschelde de laatste jaren merkbaar verbeterd. Dat is te danken aan de saneringsinspanningen waarmee in Vlaanderen en met name in de Antwerpse regio een begin is gemaakt” (nr. 2, februari 1995).

Een jaar later (nr. 6, februari 1996) lezen we dat de zeehondenpopulatie in de Westerschelde toeneemt, mede dankzij de verbeterende waterkwaliteit. Hetzelfde nummer meldt dat de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (1970), die het beginsel ‘de vervuiler betaalt’ introduceerde, het lozen van vervuilende stoffen in het Nederlandse deel van de Schelde sterk heeft teruggedrongen.

VISSEN

Onderzoek heeft aangetoond dat de visstanden in de Zee-

Door de verbeterde waterkwaliteit is er weer een stabiele populatie van zo'n 40 tot 50 zeehonden in de Westerschelde.

schelde sterk zijn toegenomen (nr. 12, september 1997). Aanleiding voor het onderzoek zijn de grote hoeveelheden vis die de koelwaterinstallaties van de kerncentrale Doel worden binnengezogen. Ook latere nieuwsbrieven besteden aandacht aan de verbeterde visstand in Westerschelde en vooral Zeeschelde.

De Schelde Nieuwsbrief sluit de ogen niet voor minder gunstig nieuws over de waterkwaliteit, bijvoorbeeld door publicatie van een artikel over de nog immer voortdurende vervuiling van de Zenne, een rivier die afwatert in de Schelde (nr. 17, december 1998). Om de problemen bij de bron aan te pakken bereidt een speciale werkgroep van de internationale milieuorganisatie Grenzeloze Schelde acties voor, gericht op over-

heden, bedrijven en burgers. Vanwege de slechte waterkwaliteit van de Vlaamse rivieren hebben enkele verontruste personen de vzw ‘De Milieuboot’ opgericht (nr. 31, mei 2002). Het initiatief is dan al uitgegroeid tot wetenschappelijke en educatieve milieuboottochten.

VERVUILDE BODEM

Een andere nieuwsbrief (nr. 21, december 1999) gaat in op de aanwezigheid van zware metalen in het slib, met als paradoxaal klinkende conclusie dat door het stijgende zuurstofgehalte van het water er meer zware metalen uit het slib in oplossing gaan en de vervuiling dus ogenschijnlijk toeneemt. De landen langs de Schelde worstelen al jaren met het probleem van vervuilde waterbodems en hoe die aan te pakken (nr. 22, februari 2000). Het

aspect dat veel partijen hierbij betrokken zijn (Brussel, Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk en Nederland) draagt bij aan de taaiheid van dit probleem.

KADERRICHTLIJN WATER

Eind 2000 keurde de Europese Unie de Kaderricht-

lijn Water (KRW) goed (nr. 29, december 2001). Deze richtlijn schrijft voor dat de lidstaten van de EU per stroomgebied beheersplannen opstellen ter verbetering van de waterkwaliteit, wat in het geval van de Schelde dus tot internationaal overleg

noodzaakt. Vier jaar later (nr. 45, november 2005) toont een projectleider KRW zich optimistisch: over twintig jaar voldoet volgens hem de Schelde van Gent tot monding, aan de eisen van zwemwaterkwaliteit. Kortom: zwemmen in de Zeeschelde.

Bodemdieren informeren ons over de toestand van De Schelde

In juni van dit jaar promoveerde Tom Ysebaert aan de Universiteit van Antwerpen op een proefschrift over het voorkomen van macrobenthos en watervogels in het Schelde-estuarium. Watervogels zijn een vertrouwd studieonderwerp, maar wat is macrobenthos en wat maak het zo boeiend? De Schelde Nieuwsbrief stelde enkele vragen aan de promovendus en kwam tot het besluit dat deze minder bekenden van grote betekenis kunnen zijn voor het toekomstige beheer van het Schelde-estuarium als natuurgebied.

Macrobenthische organismen zijn dieren die in en op de

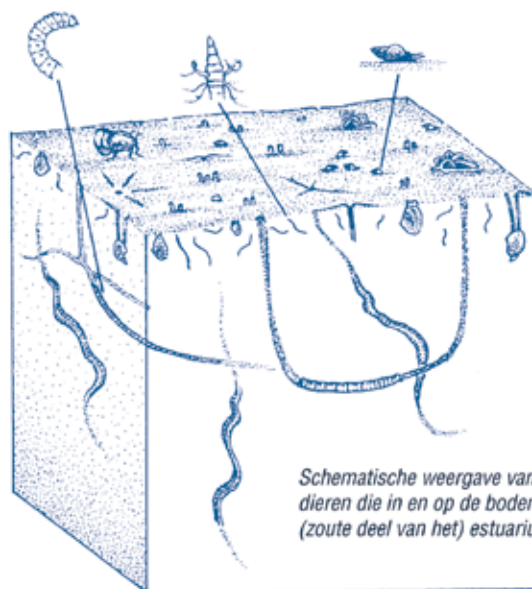


kokkel

bodem leven en groter zijn dan 1 millimeter. De meest gekende 'bodemdieren'

in estuaria behoren tot de weekdieren, gelede wormen en schaaldieren. Ze zijn er vooral te vinden op en in de slikken en platen. Ze werden niet zomaar het voornaamste studieobject van het proefschrift, maar vooral omdat ze een centrale plaats innemen in het

estuariene voedselweb. Enerzijds zijn er opruimers van dood organisch materiaal, grazers op kleine algen en predatoren op kleinere dieren, anderzijds dienen ze zelf als voedselbron voor vissen en vogels. Bovendien zijn het ook goede indicatoren voor stress en vervuiling. Omwille van deze centrale rol neemt het macrobenthos in de meeste monitoringsprogramma's een belangrijke plaats in. Zo ook in het Schelde-estuarium en daardoor beschikken we over een uitgebreide gegevensset.



Schematische weergave van bodemdieren die in en op de bodem van het (zoute deel van het) estuarium leven.

Wat bestudeerde je precies aan dat macrobenthos?

Eerst en vooral werd onderzocht hoe de macrobenthos-gemeenschappen verschillen bij wisselende omgevings-

factoren. Er werd gekeken naar patronen in zoutgehalte, temperatuur, diepte, stroomsnelheden en sedimenteigenschappen om de verschillen die waargenomen werden in soortensamenstelling

en aantallen te kunnen verklaren. Zo zijn er in het ruimtelijk patroon twee belangrijke

het grootst op de platen en slikken van de mariene zone, tussen Vlissingen en Hansweert. Typische soorten voor deze rijke zone zijn de kokkel (*Cerastoderma edule*), het nonnetje (*Macoma balthica*), de wadpier (*Arenicola marina*) en de draadworm (*Heteromastus filiformis*).

Verder stroomopwaarts, in de brakke zone, domineren de slijkgarnaal (*Corophium volutator*) en de veelkleurige zee-duizendpoot (*Nereis diversicolor*). In de overgangszone tussen brak en zoet en in het zoetwatergedeelte treffen we

Bij laagwater droogvallend slik; bij uitsteking een leefplek voor bodemdieren



November 2000



In de kijker Schelde- vogels aan de monitor

September 1999

Natuur

Intergetijdengebied met unieke natuurwaarden

De Schelde en haar directe omgeving herbergen een rijke natuur. Als 'intergetijdengebied' bezit de rivier in Nederland en Vlaanderen unieke natuurwaarden, dankzij het tweemaal dagelijks binnenkomende tij en de als gevolg daarvan stroomopwaarts steeds verder afnemende zoutgradiënt.

Scheldenatuur is in de eerste plaats de rivier zelf en haar dynamiek, met als belangrijke component het meergeulen-systeem en het voortdurende veranderende geulenpatroon. In de Schelde Nieuwsbrief (nr. 11, juni 1997) is te lezen dat door menselijke ingrepen zoals inpolderingen, dijkaanleg, baggeren/storten en vaargeulregulering de rivier in een 'nauwer jasje' is komen te zitten, met als gevolg minder komberging en hogere hoogwaterstanden. De versterkte getijdewerking heeft (naast gevolgen voor de veiligheid tegen overstromingen) in het oostelijk deel van de Westerschelde geleid tot een afname van de dynamiek, dat wil zeggen: minder natuurlijke wijzigingen in de geulsystemen. Een en ander blijkt uit onderzoek van het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ).

COMPENSATIE

Verspreid over het hele Scheldebekken wordt een groot aantal projecten ontwikkeld om natuurwaarden te herstellen en nieuwe natuur te creëren, bedoeld als compensatie voor natuur die in het verleden door menselijke ingrepen verloren is gegaan. In bijna elke nieuwsbrief staat wel iets over deze veelbesproken natuurcompensatie.

Een zo'n compenserende maatregel is de bescherming van het Zuidgors bij Ellewoutsdijk tegen verdere afkalving (nr. 12, september 97). Ook op de Antwerpse Linkeroever is een aantal natuurcompensatiegebieden gesitueerd. Via een monitoringsprogramma houden onderzoekers bij hoe deze nieuwe natuur zich ontwikkelt (nr. 48, augustus 2006).

VOGELS

Vele soorten watervogels zijn voor hun voedselvoorziening aangewezen op de Schelde. In opdracht van de overheden houden professionele tellers de vogelstand bij in zowel het Vlaamse als Nederlandse deel van de Schelde. Dat gebeurt al vele jaren, zo is te lezen in een reportage (nr. 20, september 99). Deze monitoring toont aan dat het Schelde-estuarium inderdaad voor vogels internationaal van groot belang is. Onder meer beleidsmakers en natuurbeheerders maken gebruik van de telgegevens. Er is speciaal aandacht voor de tellingen in het Verdrongen Land van Saeftinge (nr. 25, november 2000). Dit unieke wetland, het grootste brakwaterschor van West-Europa, is niet alleen voor watervogels van belang maar ook voor verschillende zangvogels.

Het Zwin, een belangrijk natuurgebied in het westelijk deel van het Scheldbekken op de grens van Nederland en Vlaanderen, wordt bedreigd door verzanding (nr. 40, augustus 2004). De twee landen stellen gezamenlijk een grensoverschrijdend actieplan op om deze bedreiging het hoofd te bieden. Het uit natuuroogpunt beste alternatief is ontpoldering van de aangrenzende Willem-Leopoldpolder of een deel daarvan.

ZEEHONDEN

De Eerste Hulp bij Zeezoogdieren (EHBZ) bekommert zich om het lot van aangespoelde zeezoogdieren (nr. 33, november 2002). Vaak zijn deze dieren ziek of al dood. Aangespoelde bruinvissen zijn veelal in vissersnetten beland en vervolgens jammerlijk verdronken. Overigens is er ook een positief geluid te horen. Het aantal strandingen stijgt namelijk doordat de populaties zeehonden en bruinvissen de laatste jaren sterk toenemen.



Slobeenden

lijke oorzaak zijn de verontreinigingen door ongelukjes, haastwerk en door onwetend-

heid. En als inspecteurs een haven of schip bezoeken, kan een kapitein wel glimlachend zeggen 'ach, wie ziet dat nou als ik straks een beetje olie van

m'n dek af spoel', maar vanuit de lucht zien de surveillanten meer dan hem lief is.

Lex Kattenwinkel

Meer informatie:
Rijkswaterstaat Zeeland
Hans de Wit
Coördinator Wvo-vluchten
hans.de.wit@rws.nl

De armen nog onder de olie

John Grims is handhaver bij Rijkswaterstaat Zeeland en luchtwaarnemer. Zijn regio omvat ruwweg al het water vanaf de Zeelandbrug tot de Volkeraksluizen in Willemstad. Hij verhaalt kort over zijn ervaringen tijdens zo'n surveillancevlucht.

"Vóór iedere vlucht informeer ik bij collega's of en waar die dag risicowerkzaamheden plaatsvinden. Dit neem ik dan zoveel mogelijk mee in mijn vliegroute, gecombineerd met de route over mijn eigen regio. Of dit allemaal lukt, hangt ook af van de weersomstandigheden. Tijdens een vlucht boven de Westerschelde kwamen we eens plotseling in zeer dichte mist terecht en moest de piloot rechtsomkeert maken. Puur op het zicht, want het toestel beschikt niet over radar of iets dergelijks. Ik heb het toen best even benauwd gehad.

Eigenlijk kun je tijdens elke vlucht wel wat constateren of melden. Soms groot, meestal klein. Een keer zagen we kort voor de landing in een haven aan het Veerse Meer een flinke olieachtige vlek. Na afloop van de vlucht ben ik met de KLPD-surveillant naar de haven gegaan. We troffen de verdachte nog aan in zijn bootje. Zijn hoossemmer, handschoenen maar ook z'n armen zaten nog onder de oliesporen. Hij had op zijn motorjachtje blijkbaar olie-resten overboord gespoeld. Dit is illegaal, maar hij werd aldus tijdens deze 'schoonmaakactie' door ons betrapt en ge verbaliseerd.

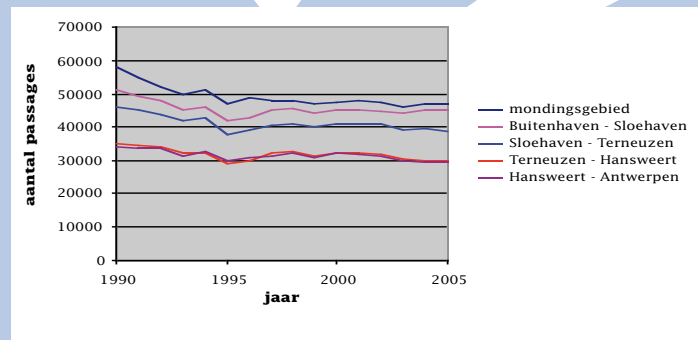
Ook zagen we tijdens een vlucht dat de bovenste laag containers op een binnenvaartschip de onderkant van een brug raakte. Terwijl het schip langzaam onder de brug door voer, bleef de bovenste rij met containers staan. Dit gaf een aardig

'doorschuifeffect', met als resultaat: vijf containers te water en flinke schade. Al liep de kwaliteit van het oppervlaktewater toen geen gevaar, de veiligheid voor de scheepvaart stond wel op het spel en er was ook schade aan de brug.



John Grims in zijn controlevlucht

Scheldemonitor: Verkeersintensiteit op de Westerschelde

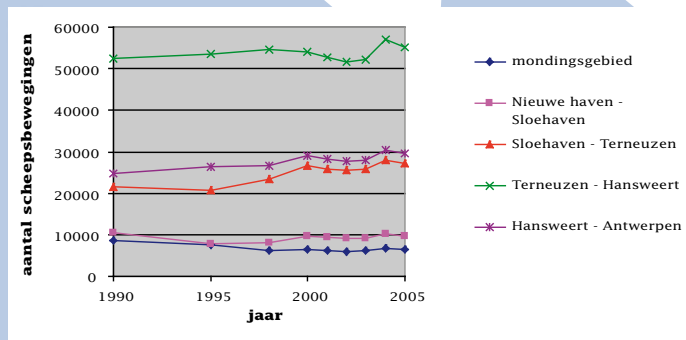


aantal scheepsbewegingen zeescheepvaart

De verkeersintensiteit van zowel de zee- als de binnenvaart op de Westerschelde is in de periode 1990-2005 nauwelijks gewijzigd.

Het totaal aantal scheepsbewegingen met zeeschepen op de Westerschelde en haar monding schommelt jaarlijks rond de 50.000.

Ook het aantal passages met binnenschepen is in de periode 1990-2005 nagenoeg niet gegroeid. Het binnenvaartverkeer is het meest intensief op het traject Terneuzen-Hansweert.



aantal scheepsbewegingen binnenvaart

Jaarlijks varen daar tussen de 50.000 en 60.000 binnenschepen. De omvang van de vervoerde maritieme lading is betekenisvol gestegen: van 154 miljoen ton in 1990 tot 219 miljoen ton in 2005. Ook de gemiddelde scheepsgrootte is opmerkelijk toegenomen. Zo is de gemiddelde bruto tonnage van zeeschepen naar Antwerpen gestegen van 8.401 tot 16.257 ton. Die schaalvergroting zal zich de komende jaren voortzetten.

Ben Sinke

(Bron: "NAUTISCHE VEILIGHEID" in het Scheldegebied, Gemeenschappelijk Nautisch Beheer)

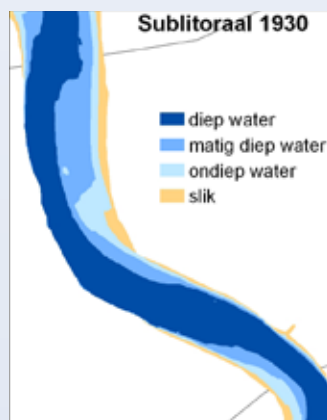
KORTER, SMALLER, DIEPER:

Gedane zaken nemen misschien geen keer, maar er valt wel veel uit te leren. Onder dit motto bracht het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek de geschiedenis van de Zeeschelde vanaf 1850 in beeld. Op basis van literatuur, historische kaartmateriaal en lange tijdreeksen van meetgegevens schetsen de onderzoekers een beeld van de vele menselijke ingrepen en natuurlijke evoluties in het estuarium en de invloed hiervan op ecologisch waardevolle slik- en schorgebieden. Het archief met oude luchtfoto's van de Vlaamse Gemeenschap dat onlangs beschikbaar kwam, leverde een bijkomende schat aan informatie.

Eén van de ingrijpendste en meest zichtbare aanpassingen vindt plaats tussen 1878 en 1903: de rechte trekking van de rivier. Stroomopwaarts van Dendermonde verkort het traject van de Zeeschelde met maar liefst 10,5 kilometer ofwel 22 %. De oorspronkelijke kronkelende loop is nog te zien op verbazingwekkend nauwkeurige kadasterkaarten van het begin van de 19e eeuw. Tegelijkertijd uniformeert de waterbeheerder de diepte en breedte van de vaargeul, waardoor de afwisseling van stroomversnellingen en luwtes – zo belangrijk voor vele waterbewoners – verloren gaat.

INPOLDERINGEN

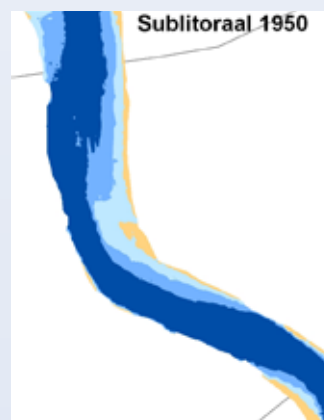
Minder opvallend, maar even ingrijpend, is het smaller



Figuur 1. 1955 - Schelde ter hoogte van Branst met 't Stort bij Weert en de Plaat aan Driegoten (luchtfoto-archief van de Vlaamse Gemeenschap).

worden van de zone die door de rivier beïnvloed wordt. Een normale getijdenrivier overspoelt niet alleen slikken en schorren, maar ook grote delen van de vallei. Dit is vooral belangrijk voor vele vissoorten, die vanuit de hoofdstroom de vallei opzoeken om te foerageren en te paaien. Een visserijtijdschrift uit 1919 schetst de spieringvangst in de uiterwaarden langs de Schelde: 'In de loop van de winter zien we een speciale spieringvangst: men gaat de ondergelopen graslanden, welke nu bevroren zijn opzoeken, maakt gaten in het ijs en laat koorden zakken met daaraan stukjes paling als aas. De buit kon wel oplopen tot 100 à 150 spieringen per nacht.' Stelselmatige inpolderingen en dijkverhogingen verbreken dit levensnoodzakelijke contact tussen vallei en rivier steeds verder. In 1850 was nog meer dan 4000 hectare in meer of mindere mate verbonden met de rivier – slechts een schamele 700 hectare restte nog in 2003.

Naast het oppervlak is ook het landgebruik van gebieden onder getij-invloed sterk gewijzigd. De schorren zoals we ze nu kennen lijken de beste benadering van "wilde" natuur in Vlaanderen, maar dat is lang niet altijd zo



Figuur 2. Toename aan diep water ter hoogte van de plaat van Lillo (voor het Galgeschoor) (sublitoraal = onder de laagwaterlijn).

geweest. Tot 1950 zijn vrijwel alle schorren in cultuur. Er worden wilgen gekweekt, riet gesneden, ze worden beweide, gehooit of als akker gebruikt. Mondelinge overlevering en heel wat geschreven bronnen beschrijven het wijd verspreid gebruik van de bevoeiing van meersen en akkers. Landbouwers zetten de percelen in de winter onder getij-invloed via sluizen of door het doorsteken van de lage zomerdijs. Het vruchtbare laagje slib dat de rivier afzet zorgt 's zomers voor goede opbrengsten. Na 1950 worden grote oppervlaktes definitief van de rivier afgesloten. Bevoeiing is door de slechter wordende waterkwaliteit niet langer wenselijk en door de opkomst van kunstmest ook niet langer noodzakelijk.

VRIJHEIDSBEPERKING

Wat onder de laagwaterlijn gebeurt, ontsnapt meestal aan onze aandacht. Ten onrechte, want ook daar wijzigt de rivier sterk. Sedert de jaren 30 wordt de diepte van de Schelde regelmatig gepeild in opdracht van de Vlaamse Overheid. Uit die metingen blijkt dat het aandeel water dieper dan 5 meter aanzienlijk toenam ten koste van ondiepere zones. Een van de redenen is de verdieping en verruiming van de vaargeul



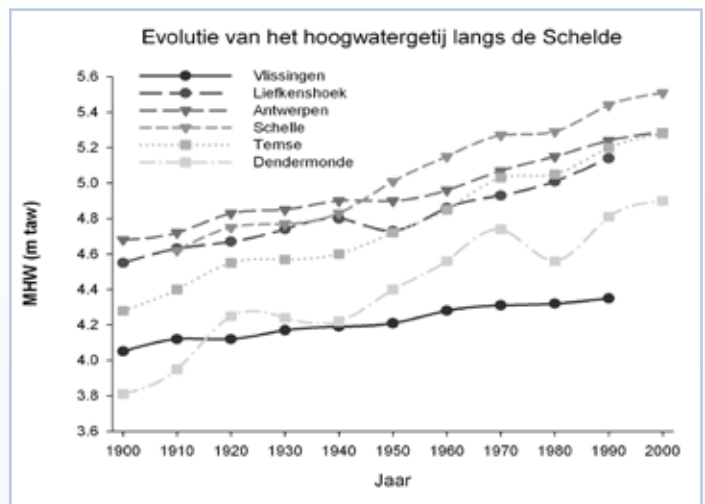
Figuur 3. Evolutie van het gemiddeld hoogwater (MHW) op een aantal tijposten langs de Schelde tijdens de voorbije eeuw.

voor de scheepvaart. Dat is ecologisch gezien ongunstig, want juist ondiepe zones zijn van groot belang voor vele bodemorganismen en de vogels die ervan leven. De beperking van de vrijheid van de rivier en de ingrepen in haar morfologie blijven niet zonder gevolgen. Vooral het getij wijzigt sterk doordat de dempende werking van het estuarium vermindert. Het getijverschil in Gent bedraagt momenteel bijna 2.5 meter, maar in 1850 is stroomopwaarts van de Kalkense Meersen nog amper sprake van een getijbeweging. Dat kan ondermeer afgeleid worden uit de verspreiding van getijmolens, die het getijdenverschil benutten om het waterrad aan te drijven. Ook het gemiddeld hoogwater stijgt geleidelijk, rond Wetteren zelfs 108 centimeter op 100 jaar tijd. De schorren raken steeds meer geklemd tussen de starre begrenzing van de dijken en het stijgende water. Door sedimentatie komen ze hoger en hoger te liggen. Gecombi-

neerd met de verdieping van de Schelde leidt dit tot een veel steilere helling van de oever, wat de stabiliteit van de schorren ondermijnt. Ze eroderen en het toch al zo schaarse schorareaal krimpt verder in. Op vele plaatsen langs de Schelde zijn de erosiekliffen aan de rand van het schor goed zichtbaar. De sterke achteruitgang van de slikzone, die het achterliggende schor tegen erosie beschermt, versterkt nog deze evolutie. Sinds 1850 verdween 2/3 van het slikareaal. De tijd van de uitgestrekte slikzones en pionierschorren, die bioloog en fotograaf Jean Massart zo treffend in beeld bracht aan het begin van de 20e eeuw, lijkt definitief voorbij.

NATUURONTWIKKELING

Hoewel de historische studie duidelijk de grote veranderingen in de Zeeschelde aantoonde, blijft het moeilijk om een eenduidig onderscheid te maken tussen oorzaak en gevolg. Stijgt het water door de rechttrekkingen? Of door



het afsluiten van de talrijke zijbeken en grachten? Wat is het aandeel van de zeespiegelstijging? In welke mate spelen de verdiepingen van de vaargeul een rol? Veel onzekerheden, maar over één ding bestaat geen twijfel: als de huidige evolutie doorzet, kunnen de waardevolle slikken en schorren nooit in goede staat behouden blijven. De nabije toekomst voorziet echter in de ontwikkeling van nieuwe slikken, schorren en rivierbegeleidende natuur

langs de Schelde. Hierdoor krijgt de rivier iets van haar vroegere vrijheid terug. En dat is een absolute noodzaak om het estuarien evenwicht te herstellen.

Frederic Piesschaert

Meer info:
frederic.piesschaert@inbo.be,
alexander.vanbraeckel@inbo.be,
erika.vandenbergh@inbo.be.
 Het volledige rapport is beschikbaar op www.inbo.be

Gespot! Michiel de Ruyter (1607-1676)



In 2007 eert Nederland zijn grootste zeeheld, Michiel de Ruyter. Volgens een opschrift op zijn graf "de schrik des Groten Oceaans" en vooral bekend van zijn successen tijdens de zeeoorlogen tegen Engeland. In het hele land zijn tentoonstellingen en activiteiten. Vlissingen was en blijft echter zijn thuishaven. Op de boulevard trotseert hij weer en wind. Neerkijkend op zijn bewonderaars gluurde hij vanuit zijn ooghoeken naar de immer lonkende einder.

www.400jaarmichielderuyter.nl



Grens van water en land

De vloedlijn is zijn bron. Daar, op de grens van water en land, vergaart hij zijn materiaal. De natuur biedt hem zand, schelpen en haaiantanden. Net als de aangespoelde synthetische visnetten, in fel oranje en naar turquoise neigend blauw, worden ze hem er door de immer bewegende zee aangereikt. Hij verwerkt het allemaal in zijn papier.

Kunstschilder Johnny Beerens (Oostburg, 1966,) schept zijn eigen papier. In zijn atelier, verbonden met het woonhuis, spoelt hij zijn vondsten vele malen om ze van het zout te ontdoen. De schelpen maakt hij tot grit. Een aantal blijft herkenbaar in de structuur van het papier achter. Soms passen zij precies in de schildering. Andere keren verdwijnen ze onherkenbaar onder de verf. 'Op het nylondraad van de visnetten hecht de verf niet. Die kleuren blijven staan en worden zo onderdeel van het geheel. De grens van water en land is het thema dat heel vaak in mijn werk terugkomt. Mijn hele leven woon ik al in West Zeeuwsch-Vlaanderen. Ik ben opgegroeid aan het water. De ruimte van de kust heb ik nodig; is wezenlijk voor mijn bestaan. Ik zoek daar altijd naar, ook als we met vakantie gaan.'

VRIJHEID

Beerens laatste grote werk – een stuk zeedijk met basalt,

geblubberd asfalt en perkooen-paaltjes, begroeid met korstmossen – hangt sinds februari vorig jaar in het restaurant van het ziekenhuis in Oostburg. Het is 7,5 meter lang en 1,5 meter hoog. Ander bekend werk in Zeeland is 'Levensbron', de schildering op de watertoren van Oostburg (1995) en de vijf broden en twee vissen op de silo in Breskens (1997). In De Halle in Axel hangt sinds 1997 'Voeten'. Voor Heineken schilderde hij een schier oneindige hoeveelheid gerst. 'De watertoren is zo langzamerhand aan restauratie toe. Of daarvoor plannen zijn? Ik weet het niet. Ik zou het wel doen. Al zal het vreemd zijn weer op zo'n hoogte te werken.' Als ik in opdracht werk, zoals destijds voor de brouwerij, beding ik grote vrijheid. Vrijheid in de keuze van onderwerp, idee, ontwerp en materiaal. Ik maak me sterk dat als expliciet om een gersteveld was gevraagd ik naar andere beelden zou hebben gezocht.'

BRANDING

Beerens woont met vrouw Petra, dochter Ebrina (twaalf) en zoon Berend (zeven) in Breskens. Hij volgde de kunstacademie in Tilburg. Ter gerust stelling van zijn ouders deed hij de docentenopleiding erbij. 'Nu leef ik van mijn kunst en geef ik, bij wijze van hobby, twee ochtenden per week les op schilderclubs van de stichting Welzijn West Zeeuwsch-Vlaanderen in Oostburg. Het is niet alleen de Zeeuwse waterkant, waarmee ik me verbonden voel.

De laatste jaren werk ik ook regelmatig in Noorwegen. De Noorse kust geeft mij inspiratie. Net als de geploegde aarde van Toscane trouwens. Zelfs daar herinneren restanten van schelpen en zeedieren aan de zee. En in geploegde voren zit dezelfde beweging als in de branding.'

Ans van Nieuwenhuijze

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.

SCHELDE INFORMATIECENTRUM

Poelendaesingel 18,
Postbus 7003
4330 GA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 622888
info@scheldenet.nl
Coördinator: Anja Phernambucq

Schelde InformatieCentrum
op Internet
www.scheldenet.be
www.scheldenet.nl

CORRESPONDENTIEADRES BELGIË

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, Ans van
Nieuwenhuijze, Ben Sinke,
Ingrid Verbessem, Katrien Weyn,
An Wouters

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang,
respectievelijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Michel De Smet, Anita Eijlers,
Ludo Goossens, Lex Kattenwinkel,
Instituut voor Natuur en
Bosonderzoek, Zeeuws Museum,
Rijkswaterstaat Zeeland

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