

Schelde nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM
MAART 2006
NUMMER 46

IN DIT NUMMER

LABORATORIUM LIPPENS-
BROEK CREËERT NIEUWE
SCHORVEGETATIE



Hoe zat het ook alweer met
dat gecontroleerd geredu-
ceerd getij? **pag. 4**

BAGGER IN DE PIJPLIJN



Baggerspecie wordt ge-
bruikt voor landschapdij-
ken: verantwoord? **pag. 6**

RUBRIEKEN

Gespot!
Gelukzoekers **pag. 3**

Scheldemonitor:
binnenvaart
op de Schelde **pag. 5**

Scheldenieuws **pag. 7**

Wonen en werken:
De zee blijft
fascineren **pag. 8**

‘Het Kot en den basseng’



Een panorama in 't Kot rond 1940. Bron: "Die van den basseng" George Van Cauwenberg

Al sinds jaar en dag kampen de havenarbeiders met onzekerheid, want de werkgevers sluiten geen vaste contracten. Begin vorige eeuw geschiedde de dagelijkse aanwerving van Antwerpse havenarbeiders in open lucht of in de havencafés. Vele dokwerkers probeerden in de gunst te komen van de bazen door hun loon te spenderen aan traktaties in het café. Met de komst van de vakbonden en de bouw van officiële aanwervingslokalen verbeterde het lot van 'de mannen van den basseng' (van het Franse 'bassin', dok) echter aanzienlijk. Zo opende in 1940 het huidige 'Kot voor natiegasten, voerlieden, dokchauffeurs en dokwerkers' aan de Cadixstraat haar deuren.

Een Antwerpse havenarbeider heeft geen vast contract met een werkgever. Hij heeft enkel een contract met het 'Nationaal Paritair Comité der Haven van Antwerpen'. Dit overlegorgaan van werknemers- en werkgeversorganisaties in de haven beslist ondermeer over het aantal erkenningen van havenarbeiders. Eduard Weyn, al 20 jaar werkzaam aan de haven, getuigt: "Wij zijn elke dag

werkloos en moeten ons dus dagelijks aanbieden in het 'Kot', het aanwervingslokaal, waar we per dag worden aangeworven naargelang het werk-aanbod." Elke havenarbeider maakt aldus deel uit van een 'pool' waaruit de bedrijven kunnen recruter.

IN HET KOT

Om 12.45 uur sta ik met Eduard in het Kot tussen de groepjes

dokwerkers, velen al gekleed in hun typisch oranje overall van de haven. Op tijd komen is de boodschap want eerst moet elke dokwerker zich met zijn erkenningskaart inchecken als 'vrij voor werk'. Op een lichtkrant lees ik dat er voor de namiddagshift van 14.00 uur slechts 40 havenarbeiders nodig zijn, terwijl er 250 dokwerkers aanwezig zijn. Stipt om 13.00 uur. klinkt het sig-



naal dat de start van de aanwerving aankondigt. Op de 'brug' verschijnen de patroons met hun aanwervingsbriefjes.

Eduard legt me uit hoe de aanwerving verloopt: "Gedurende exact 7 minuten hebben de patroons de vrije keuze tussen de beschikbare dokwerkers. Dan is er 1 minuut waarin de patroon verplicht elke kandidaat aan moet nemen. De laatste 2 minuten moeten de dokwerkers boven 50 jaar, zoals ikzelf, zich pas aanbieden. Wij mogen de jeugd laten voorgaan en zelf afwachten als we dat willen. Wie een aanwervingsbriefje 'aanpakt' van een patroon op de brug, wordt 'afgezet' (aangeworven). Dit briefje vermeldt de naam van de firma, de ligplaats van het schip of 'afdak' en het uur van de shift waarvoor hij is aangenomen. In ruil geeft de dokwerker zijn erkenningskaart aan de foreman of patroon, die na afloop de aangenomen erkenningskaarten uitcheckt bij de RVA, de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening."

13.10 UUR - WERKLOOSHEID
Vandaag duurt de aanwerving slechts enkele minuten, de 40

benodigde dokwerkers worden snel gevonden. Samen met de rest wachten we op het eindsignaal. Op de lichtkrant verschijnt '13.10 uur - werkloosheid'. Wat gebeurt er nu met de overblijvers? Eduard: "Als er geen werk meer is, krijgen de overblijvers een controlestempel van de RVA. Dit bewijst dat men zich aangeboden heeft voor werk in het Kot en geeft recht op 'dop'. Dit is een werkloosheidsuitkering, met daarbovenop een premie uit de kas voor bestaanszekerheid. De havenpatroons vullen deze kas met een dagelijkse bijdrage. De dokwerker die na de vastgelegde 10 minuten nog niet heeft 'gepakt' terwijl er wel genoeg werk is, krijgt een blanco kaart. Hierdoor heeft hij geen recht op dop. De vakbonden zorgen voor een goede werking van het systeem. Meer dan 95 % van de havenarbeiders is dan ook lid van een vakbond."

VOORAFSPRAKEN OP CAFÉ

Werk je dan elke dag voor een andere baas? Eduard nuanceert: "In principe maakt elke havenarbeider deel uit van de pool, maar velen werken dikwijls voor dezelfde firma, bijvoorbeeld omdat ze een speci-

fieke scholing gevolgd hebben voor een bepaald type werktuig. Naast de aanwerving in het Kot, maken dokwerkers en patroons ook voorafspraken buiten op straat of in de havencafés in de omgeving van het Kot. Anderen worden rechtstreeks telefonisch 'besteld' door de patroon. Dit is natuurlijk gebaseerd op vertrouwen tussen de patroon en de dokwerker. De patroon heeft immers geen garantie dat de dokwerker opdaagt, en de dokwerker heeft geen controlestempel, en dus geen recht op dop, als blijkt dat er toch geen werk is."



Eduard aan het werk

Vandaag is het Kot nog altijd de plaats van aanwerving. Met véél minder volk!

Terug op straat ontwaart ik door de aangedampte ruiten van de havencafés al menig oranje overall in de drukte.

PLOEGENWERK

Gevraagd naar de categorieën van havenarbeiders, steekt de dokwerker van wal: "Per shift worden in dit Kot 40 à 250 havenarbeiders aangeworven. In afzonderlijke aanwervingslokalen hier vlakbij worden ca. 100 chauffeurs (die kranen, heftrucks en andere rollende werktuigen bedienen), ca. 20 markeurs (die de lading aanduiden, nakijken en tellen), ca. 20 kuipers (die de lading vastzetten) en 20 dekmannen (die aanwijzingen geven aan de kraanman) aangeworven per shift." Ter vergelijking: bij de oprichting van de eerste aanwervingslokalen in 1937 troepen hier dagelijks nog 18.000 havenarbeiders samen om aan werk te geraken. Vandaag zijn er nog ca. 8.000 erkende havenarbeiders.

En hoe verloopt de werkverdeling op de kade zelf? Eduard: "Op de kade worden ploegen gevormd van ongeveer zes personen, bestaande uit een *foreman* (ploegbaas) en een aantal dokwerkers. Per ploeg staan vier man 'in het luik' (in de boot), en twee man 'aan de

aanslag' (op de kade) die de lading aan de kraan hangen. Dokwerkers die vaak samen een ploeg vormen, zijn perfect op elkaar ingesteld, waardoor het werk vlot verloopt. De Antwerpse dokwerkers staan bekend om hun snelheid. Elke ploeg beschikt verder over 1 heftruck met chauffeur zoals zichzelf. De *ceelbaas* heeft de lei-

ding over de hele boot en is verantwoordelijk voor de lading, in overleg met de *chef-markeur* die afspraken maakt met de kapitein of eerste stuurman van het schip."

UNIEK

Eduard besluit: "Het aanwervingssysteem van het Kot is tamelijk uniek, en is in Antwer-

pen ontstaan vanwege het grote, maar dagelijks wisselende werkaanbod. Werken als dagloner is daarmee soms onzeker, maar ook afwisselend. Vandaag sta ik op 'dop', morgen waarschijnlijk weer op de kade. Financieel is dat natuurlijk een heel verschil, maar af en toe zijn we niet kwaad om een dagje dop."

Een havenarbeider is zich goed bewust van zijn band met de Schelde: "De Schelde brengt ons welvaart, wij dokwerkers leven dagelijks op en langs, maar ook dankzij de Schelde".

Katrien Weyn

Gespot! Gelukzoekers



Langs de oevers van de Schelde gebeuren soms merkwaardige dingen. Op een zondagmiddag in november vorig jaar trof Schelde Nieuwsbrief bij het Deurganckdok dit tafereel aan. Wat is er aan de hand? Navraag leerde dat fossielenjagers hier driftig op zoek waren naar dat ene bijzondere fossiel. De baggerspecie vanuit het Deurganckdok blijkt namelijk vele eeuwenoude schatten te herbergen. De bodem is omgewoeld en duizenden haaien-

tanden en andere fossielen liggen er voor het oprapen. In het begin zijn zeer zeldzame exemplaren gevonden en dat leidde tot een ware fossielenjacht.

Overigens is het terrein officieel verboden voor bezoekers, maar de verzamelaars lijken zich daar weinig van aan te trekken.

Jolanda Duinkerke

Laboratorium Lippensbroek creëert nieuwe schorvegetatie

De wandelaar die ervan houdt om rustig langs de Scheldedijk in Hamme te kuieren zal in de zomerdagen van 2003 vreemd hebben opgekeken van de drukte die heerste aan het Lippensbroek. Toen startten namelijk de werken aan de inrichting van een 10 hectare groot gebied met een zogeheten 'gecontroleerd gereduceerd getij' (GGG). Een technisch hoogstandje van de hand van de ingenieurs van de afdeling Zeeschelde van Waterwegen en Zeekanaal NV en de collega's van de afdeling Natuur van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (AMINAL). Wat is echter een GGG en waar dient het voor? Schelde Nieuwsbrief ging op onderzoek uit.



Lippensbroek vanuit de lucht, in het midden aan de Schelde bevindt zich de sluis

Het GGG Lippensbroek kan je best beschouwen als een laboratoriumproef in de open lucht. Het binnendijks gebied van ca. 10 ha is omringd met vernieuwde dijken en maakt deel uit van de polder Hamme-Moerzeke. De afdelingen Natuur en Zeeschelde richten het in als natuurontwikke-

lingsgebied met als uiteindelijk doel het scheppen van een nieuw slik- en schorgebied, maar ditmaal binnendijks. Want daar draait het uiteindelijk allemaal om: het herstel van het Schelde-estuarium met zijn slikken, schorren en zandplaten, een natuurpatrimonium dat door inpoldering, baggeractiviteit, industrie-uitbreiding en afvallozing achteruit gaat en dat dringend aan bescherming en herstel toe is. Maar tegelijkertijd dienen de werken ook een ander doel: het scheppen van een adequate bescherming tegen overstromingen.

DROOM EN DAAD

Maar zoals Willem Elschot al schreef, tussen droom en daad staan praktische bezwaren in de weg, want het proefgebied vereist een gedegen wettelijke inbedding en daarnaast veel infrastructurele arbeid. De overheidsopdracht begint zijn lange juridische en administra-

tieve loop op 24 oktober 2002 onder de officiële titel:

Zeeschelde L.O. te Hamme. Bouwen van een gecontroleerd overstromingsgebied met gecontroleerd gereduceerd getij 'Lippensbroek'. Een mondvul die zeker wat toelichting behoeft. Zo is een gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) een onbewoond gebied met aan de rivierzijde een overlooppdijk die bij stormvloed het overtollige water van de rivier bergt. Een hoge ringdijk aan de landzijde van het GOG beschermt de achterliggende bewoning. Om echter een schorgebied tot ontwikkeling te brengen is ook een dagelijkse getijdenwerking vereist – geregeld via een in- en een uitwateringssluys - en dan spreek je over een GOG met gecontroleerd gereduceerd getij (GGG).

Deze korte beschrijving maakt duidelijk dat een GGG een groot gebied omvat en forse infrastructurele ingrepen vereist – dijken, afgravingen, aanleg sluis et cetera. De aanlegkosten bedragen dan ook ruim een miljoen euro. De afdeling Natuur van de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer betaalt de maatregelen. De inrichting van het gebied gebeurt binnen het EU Life-project MARS (Marsh Amelioration along the River Schelde). Het MARS project beoogt het herstel van schorgebieden in Noordwest-Europa. Binnen dit project selecteerde de Vlaamse overheid het Kijkverdriet (Steendorp), de Groene Meirsch (Zelee) en het Lippensbroek

(Hamme) als pilootprojecten voor natuurontwikkeling. Ook de Nederlandse overheid pakte uit met de Slufter bij Kaloot (Borsele-Vlissingen).

DIJKAANPASSINGEN

Na een lange voorbereiding start op 15 maart 2003 aannemer Ghent Dredging uit Sint-Denijs-Westrem onder toezicht van afdeling Zeeschelde met het verhogen, verzwaren en versterken van de bestaande compartimenteringsdijken rond het Lippensbroek tot een ringdijk op 'Sigmaprofiel', afmetingen die voldoen aan de veiligheidseisen die zijn vastgelegd in het zogeheten Sigma-plan voor de beveiliging van het Scheldebekken. Een beperkt gedeelte van de bestaande rivierdijk (ongeveer 80 m) kreeg de functie van overlooppdijk - het is ruim een meter lager dan de rest van de rivierdijk, - zodat hier de gecontroleerde overstroming kan plaatsvinden.

Voor de aanleg van de ringdijk maakt de aannemer gebruik van hergebruikte grondstoffen afkomstig uit voorraden en bouwterreinen verspreid over gans Vlaanderen. Daarbij moet hij voldoen aan de milieutechnische normen van het Vlaams reglement voor Afvalvoorkoming en -beheer. De grondstoffen worden aangevoerd door binnenschepen. Een transportband zorgt vervolgens voor overheveling naar het land en het gebied in aanleg. Zo ondervindt het bestaande



De sluis van dichtbij

buitendijkse Habitat en Vogel-richtlijngebied de minste hinder van de werken.

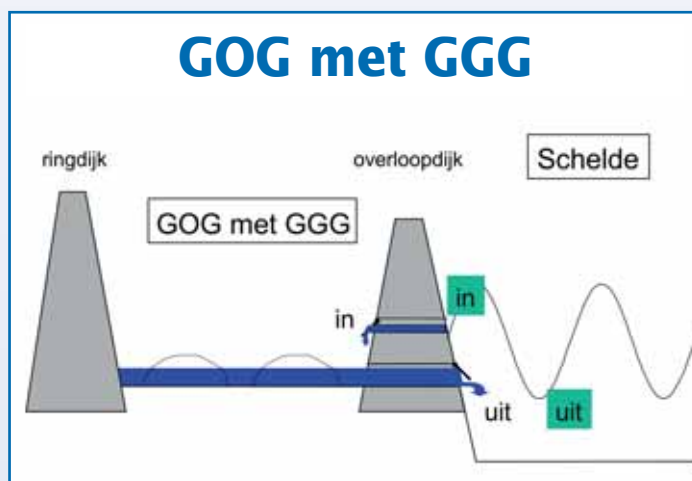
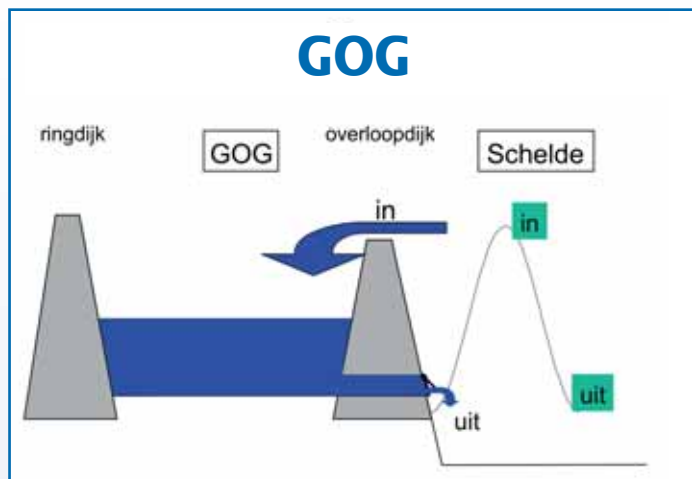
Sluis

De sleutelconstructie in het inrichtingsplan is de sluis in de overlooppdijk tussen de Schelde en het broek, want de sluis maakt een gecontroleerd gereduceerd tij mogelijk van 0,5 meter in het binnendijkse gebied. De inwateringsluis bestaat uit drie betonnen kokers, die men kan openen en afsluiten met drie spindel-schuiven. Een damwandscherm voorkomt het onder- en langstromen van het Scheldewater. Schotbalken, die op de betonnen vloer van het sluiscomplex kunnen worden neergelaten, regelen het peil van het instromende water uit de rivier. Door deze constructie volgt het gecreëerde getij in het Lippensbroek het wisselende peil in de Schelde. Aldus scheppen de afdeling Natuur en de afdeling Zeeschelde de randvoorwaarden voor het ontstaan van een karakteristieke slik- en schorvegetatie. Natuurverenigingen uit het Schelde-

Durmeland zijn daarbij actief betrokken bij de monitoring van de schorontwikkeling in het proefgebied.

Nadat de laatste bouwplannen eind 2005 hun werk afgerond hebben, start in het voorjaar van 2006 de werking van het GGG. De fietser hoeft geen omweg meer te maken en het nieuwe slik- en schorgebied komt voorgoed tot leven. De komende jaren zullen daarbij belangrijke aanwijzingen geven over ontwikkelingen in slik- en schorvegetatie en biodiversiteit. Lippensbroek levert dan bovendien naar verwachting een betekenisvolle bijdrage aan de schoonheid en de ecologische waarde van het natuurgebied Hamme-Driegoten. Eens te meer omdat dit gebied geldt als een belangrijke schakel in de keten van slik- en schorgebieden die langzamerhand in de Noordwestelijke hoek van Europa als rustige getuigen van het estuariene natuurherstel het levenslicht zien.

Michel De Smet



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

Scheldemonitor: Binnenvaart op de Schelde

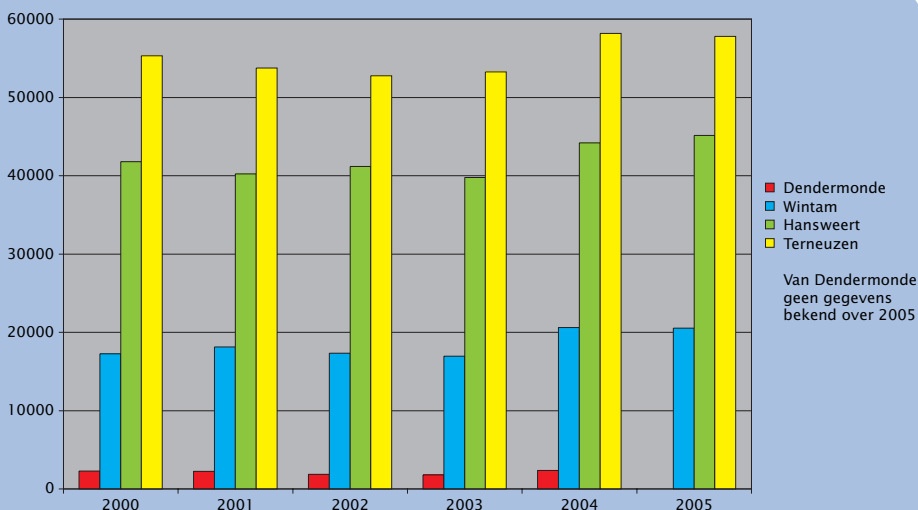
De binnenvaart is in volle opgang en met enige fierheid kon Waterwegen en Zeekanaal NV – de grootste Vlaamse waterwegbeheerder - in haar voorstelling van de trafiekcijfers 2005 stellen: “De scheepvaart op de waterwegen in het centrale en westelijke deel van Vlaanderen zit sterk in de lift”.

Maar hoe stevig is sterk? En is er ook op de Westerschelde sprake van een stijging? Als indicator zijn de versassingscijfers van de sluisen van Dendermonde (monding Dender in de Bovenzeeschelde) en Wintam (toegang kanaal Brussel-Schelde naar de Benedenzeeschelde) en twee Westerscheldesluizen van Terneuzen en Hansweert genomen.

Uit de cijfers blijkt dat er geen sprake is van een ononderbroken stijgende lijn, in 2002 en 2003 zit er voor de 4 sluisen een behoorlijke dip in het aantal passerende schepen. Ook wanneer de tabellen in tonnages bekeken zouden worden, blijft die daling zichtbaar. In 2004 treedt er een herstel op en die stijging zet in 2005 door. De binnenvaart lijkt in het Schelde-estuarium de goede weg op te gaan.

Michel De Smet / Jolanda Duinkerke

Evolutie aantal schepen per sluis



Bagger in de pijplijn

Landschapsdijken met baggerspecie als buffer voor Antwerpse havenactiviteiten

Vlaanderen en dichtslibbende havens, het is een oud zeer. Op het einde van de veertiende eeuw moesten de Bruggelingen met lede ogen aanzien hoe de verzanding van het Zwin tot de teloorgang van hun welvarende haven leidde. Tegenwoordig worden in de Antwerpse haven grote middelen ingezet om de havendokken en vaargeulen voor schepen toegankelijk te houden. Met het baggeren is het slibprobleem echter niet van de baan. De havenautoriteiten kampen met een groot overschot aan baggerslib, dat bovendien vaak vervuild is. Onder het motto 'if you can't beat it, use it' zoeken ze dan ook naar nieuwe toepassingsmogelijkheden voor baggerslib.

De totale slibhoeveelheid die jaarlijks uit de havendokken verwijderd wordt, bedraagt naar schatting 400.000 tot 500.000 ton droge stof. Het slib wordt gedeeltelijk teruggestort in speciaal daarvoor gegraven onderwaterdepots in de havendokken. De rest wordt aan land opgespoten in grote bedijkte depots. Gezien de beperkte ruimte in het havengebied is dit een onhoudbare situatie.

Slibberging is niet het enige planologische probleem in de Antwerpse haven. De inwoners van Doel, Zandvliet en Berendrecht leven temidden van de industrie. Een goede afscherming van deze woongebieden moet dan ook een prioriteit zijn voor het ruimtelijk beleid. Vele vruchtbare poldergronden grenzen aan het havengebied en zijn van groot belang voor de lokale landbouw. Ook deze gebieden behoeven een goede afscherming. Verder is het

Schelde-estuarium ecologisch uitzonderlijk waardevol. Zo liggen ook binnen de haven verschillende gebieden die omwille van hun unieke vogelrijkdom of zeldzame levensgemeenschappen internationaal beschermd zijn. Dit alles vereist een geïntegreerde visie op de ontwikkeling van het havengebied die rekening houdt met de belangen van omwonenden, landbouw en natuur. En laat nu net baggerslib een mogelijk deel van de oplossing zijn ...

MEER VLIEGEN IN ÉÉN KLAP?

Hoewel reductie van de slibaanvoer uiteindelijk de enige duurzame oplossing is, moet het baggeroverschot ook op kortere termijn aangepakt worden. Daarom onderzochten het Instituut voor Natuurbehoud en het Laboratorium voor Bosbouw (Universiteit Gent) in opdracht van het Havenbedrijf van Antwerpen van 2001 tot 2005 of baggerslib gebruikt kan worden

als bouwstof voor de aanleg van landschapsdijken. Landschapsdijken kunnen namelijk een oplossing bieden voor verschillende problemen. Het bergen van baggerslib in de hoogte bespaart eerst en vooral ruimte. Bovendien kunnen de dijken woon-, landbouw- en natuurgebieden afschermen, wat de leefbaarheid rond het havengebied vergroot. Mits goed beheerd, kunnen ze ook deel uitmaken van de ecologische infrastructuur in de haven. Gebruik van baggerslib hiervoor is alleen aanvaardbaar als de milieuhygiënische en ecotoxicologische veiligheid gewaarborgd is.

BEHEERSBARE RISICO'S

Om de haalbaarheid van baggerdijken en de risico's die eraan verbonden zijn na te gaan werd in 2000 nabij de Zandvlietluis een proefdijk van 4 hectare aangelegd. Een risicomodellering leerde dat bij

dagrecreatie en met de huidige samenstelling van het slib, arseen, lood en chroom de belangrijkste vervuulende stoffen zijn. De berekende risico's voor de volksgezondheid zijn echter zeer beperkt en dalen verder door een aantal ingrepen bij de aanleg. Vee dat op de dijk zou grazen, loopt volgens het model geen risico. De kans op uitspoeling van vervuulende stoffen naar het grondwater en de omgeving is klein. Door het hoge kleigehalte en de hoge buffercapaciteit van het slib zijn ze sterk aan de bodem gebonden. Wel werden verhoogde ammoniakgehalten in de omgeving van de dijk aangetroffen, zodat actieve monitoring noodzakelijk blijft.

Een vergelijkend onderzoek op oudere beboste baggerterreinen toonde aan dat er afhankelijk van de aangeplante soort duidelijke ecosysteemeffecten zijn. Wilg en populier slaan



Zomers beeld baggerdijk



Reukeloze kamille



Loswal baggerslib bij zonsondergang

hoge gehalten aan zware metalen op in de bladeren en zorgen voor hogere concentraties in de biologisch zeer actieve bovenste bodemlaag. De gevolgen voor andere organismen zijn niet bekend, maar uit voorzorg wordt het gebruik van deze soorten sterk afgeraden. Onder es vonden de onderzoekers geen afwijkende gehalten. Dit lijkt dan ook een zeer geschikte soort voor baggergronden.

BUFFEREN IS KEUZES MAKEN

De ideale locatie en inrichting van dijken en groenschermen is afhankelijk van de beoogde

functie. Als ze de haven vooral uit het zicht moeten houden van omwonenden, dan moeten de bufferdijken zo dicht mogelijk bij de woonkernen liggen. Risicobeperking en recreatie worden dan belangrijke nevenaspecten. Uit de literatuur blijkt overigens dat een attractieve groenzone nabij een woning de vastgoedprijs doet stijgen, wat een sterk argument is om de nodige aandacht te besteden aan de inrichting van een landschapsdijk. Bij buffers binnen het havengebied speelt recreatie echter een minder grote rol en kan op de inrichtingskosten bespaard worden.

Als vooral stof- en geluidsbuffering voorop staan, dan is het buffereffect optimaal als de dijk zo dicht mogelijk bij de bron geplaatst wordt.

ECOLOGISCHE MEERWAARDE?

Hebben baggerdijken ecologisch iets te betekenen? De zoutminnende, rijkelijk bloeiende pioniersvegetatie is alvast zeer aantrekkelijk en lokt veel insecten. Ook grote groepen vogels zoals putters, huismus en paapjes komen er hun voedsel zoeken. Naarmate de zouten uitspoelen worden de zeer hoge gehalten aan voedingsstoffen in het baggerslib doorslaggevend voor de ontwikkeling van de vegetatie. Extreme nutriëntenrijkdom leidt tot de explosieve ontwikkeling van sommige plantensoorten, met brandnetel en akkerdistel als weinig geliefde en stekelige voorbeelden. Gericht maaibeheer en het inzaaien van een beperkt aantal plantensoorten kan deze evolutie tegenhouden. Op termijn is bebossing een

waardevol en goedkoper beheeralternatief dan maaien. De soortenkeuze hangt hierbij in belangrijke mate af van de zouttolerantie en van de mate waarin de bomen zware metalen in de bladeren opslaan.

HAALBAAR IN PRAKTIJK

Uit het onderzoek kwamen geen objectieve redenen naar voor om het gebruik van matig vervuild baggerslib uit de havendokken voor de aanleg van landschapsdijken af te raden. Baggerdijken kunnen dus een deel van de oplossing vormen voor het sliboverschot. De lange termijneffecten op het ecosysteem zijn echter moeilijk in te schatten en pleiten voor langdurige monitoring bij eventuele toepassingen in de toekomst.

Ingrid Verbessem

MEER INFORMATIE:

Milieudienst Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Haven 63, Siberiastraat 20, 2030 Antwerpen, paul.dera-che@haven.antwerpen.be, +32 (0)3 205 25 76

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

SCHELDE INFORMATIECENTRUM VERHUISD

Het Schelde InformatieCentrum in Nederland is verhuisd naar het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat aan de Poelendaesingel 18 in Middelburg. Het Rijksinstituut voor Kust en Zee verhuisde naar dezelfde locatie. Voor het Schelde InformatieCentrum is de aanwezigheid van twee grote kenniscentra in hetzelfde gebouw van groot belang. Voor de informatievoorziening en actualisering van de website zijn korte lijnen met de leveranciers van die informatie een must.

U kunt het centrum telefonisch bereiken op nummer +31 (0)118 622888. Het postadres blijft Postbus 8039, 4330 EA Middelburg.

PUBLICATIE STARTNOTITIE/KENNISGEVING "VERRUIMING VAARGEUL BENEDEN-ZEESCHELDE EN WESTERSCHELDE"

Op 1 maart publiceren Rijkswaterstaat Zeeland en de Administratie Waterwegen en Zeewezen de startnotitie/kennisgeving "Verruiming Vaargeul Beneden-Zeeschelde en Westerschelde". De startnotitie/kennisgeving geeft aan welke varianten het milieueffectrapport in beeld zal brengen en op welke wijze de effecten worden onderzocht. Het document ligt vanaf 1 maart in Nederland gedurende 6 weken en in Vlaanderen gedurende

30 dagen ter inzage op diverse locaties in de regio.

Om iedereen te informeren over de startnotitie/kennisgeving vinden er twee informatie- en inspraakavonden plaats: een gecombineerde informatie- en inspraakavond op 15 maart in het Scheldetheater in Terneuzen en een informatieavond op 16 maart in het Provinciehuis in Antwerpen. Tijdens de avond in Terneuzen is het tevens mogelijk om mondeling in te spreken. In Vlaanderen kan inspreken alleen schriftelijk. Voor meer informatie en het downloaden van de startnotitie/kennisgeving kun u terecht op www.verruimingvaargeul.nl of www.verruimingvaargeul.be.

VERVOLGCURSUS VOOR SCHELDE-ESTUARIUM-EN ZEEGIDSEN

In maart en april gaan Schelde-estuariumgidsen en zee-gidsen zich bekwaamen in de vele facetten van de Westerschelde. Vorig jaar volgden Schelde-estuariumgidsen een vormingscursus over de Zeeschelde, terwijl zee-gidsen de kust en de zee als cursusonderwerp hadden. De Westerschelde wordt in drie dagen belicht in de vervolgcursus die wordt georganiseerd door het Schelde InformatieCentrum, Grenzeloze Schelde en Scaldisnet. De populariteit van dergelijke activiteiten wordt onderstreept door het feit dat de cursus al ver voor de inschrijfdatum is volgeboekt.

Schelde
InformatieCentrum

Wonen en werken aan de Schelde

De zee blijft fascineren

“U wilt hem benoemen tot scheepskok? Dat is mooi, maar mijn zoon gaat niet varen”. Zo ongeveer luidde de telefonische reactie van mevrouw Den Dekker aan de Rotterdamse rederij die wel in zee wilde gaan met haar zoon Ad.

Nu, 43 jaar later, lacht Ad den Dekker er hartelijk om. ‘Zo ging dat toen’. Hij was 17 jaar en had, buiten medeweten van zijn ouders, gesolliciteerd. Hij was zeer vertrouwd met het water. De zeedijk en de Westerschelde bij Hoedekenskerke waren zijn speeltrein. Ieder najaar rolde zijn moeder het kleed in de gelagkamer van het café aan de haven op, want zo dichtbij kwam de zee meerdere keren. Het water geeft en neemt, zo weet iedere Zeeuw en de ouders van Ad den Dekker leefden naar deze wijsheid.

Vader bouwde een café op de kade van de nieuwe haven van Hoedekenskerke, maar zoon Ad ging toch niet de vaart op als scheepskok. Hij bleef, tot de dag van vandaag, brievenbesteller, met als eerste blijvende liefde zijn vrouw Willy en als tweede beminde de Westerschelde.

Een vrij dagdeel besteedt Ad vooral aan zijn tweede liefde. ‘Bij stil weer weerspiegelt het water de altijd wisselende lichten en lichten’, zegt hij met glinsterogen, ‘en bij storm’ – hij houdt zijn adem even in – ‘bij storm voel je hoe nietig wij zijn en dat de zee, ondanks onze technische ingrepen aan bermen en stroomwanden, heel machtig is gebleven.’ En zal blijven, zo is zijn vaste overtuiging. Ad verwijst daarbij naar de voortgaande stijging van de zeespiegel.

HOE HET WAS EN WORDT

Den Dekker wijst ook op de veranderingen die hij de afgelopen veertig jaar heeft waargenomen in de Westerschelde, mijmerend aan de dijk of vis-



send in zijn bootje. In zijn genuanceerde beschouwing - gebaseerd op wat hij ziet, leest en bedenkt - meldt hij nauwkeurig welke vissen ze vroeger volop vingen en welke nu niet of nauwelijks meer voorkomen, mét de volgorde waarin de soorten zijn verdwenen. De schol en daarna de schaar hielden het als eersten voor gezien, gevolgd door de paling en de geul (jonge kabeljauw). En ook de bot, die vroeger erg veel voorkwam, laat zich nauwelijks nog vangen. Nu ben je blij met een puitaal, ‘lompe’ in goed Bevelands, boven water te halen; meer kop dan lijf en daarom vooral een lelijk ongemak.

De oorzaken van deze achteruitgang zijn complex, waar schuwt Den Dekker. Vroeger veranderde de Westerschelde weliswaar ook voortdurend, maar minder snel. De plaat voor de Ham van Biezelinghe heeft hij zien wandelen; nu lopen platen weg: wat aan de kop afbrokkelt, groeit aan de kont door de hoge stroom-

snelheid niet meer aan.

Ook de ontwikkeling in de scheepvaart volgt Ad den Dekker met belangstelling. De explosieve groei in de containervaart brengt hem bij de vraag hoe lang het nog verantwoord is om de Westerschelde aan te passen aan die groei. Ecologie en economie moeten samengaan, is zijn stelling, maar de afgelopen periode is te weinig aandacht besteed aan de natuur. Hij is dan ook zeer benieuwd naar de plannen voor natuurontwikkeling langs de Westerschelde binnen de Ontwikkelingsschets 2010. Ook nu laat hij zich in genuanceerde bewoordingen uit, mede omdat hij veel mensen spreekt. Sommigen vinden het woord ontpolderen al een vloek, maar hij ontmoet ook boeren die onteigening met bijbehorende gunstige voorwaarden, verwelkomen. Ook hier gaat het om een afweging van velerlei belangen, laat dat duidelijk zijn, aldus Ad den Dekker.

Anton Feijtel

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 Administratie Waterwegen en Zeewezen, AMINAL afdeling Natuur en het Instituut voor Natuurbehoud. 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

Poelendaesingel 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 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,
Else De Schryver, Michel De Smet,
Anton Feijtel, Ben Sinke,
Rob Termaat, Ingrid Verbessem,
Katrien Weyn

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang, respectievelijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Lex Kattenwinkel, Michel De Smet,
Ingrid Verbessem, Kees Schefferlie,
Katrien Weyn

VORMGEVING EN PRODUCTIE

 Pitman Grafisch Bedrijf B.V.
Goes

OPLAGE

4000

OVERNAME VAN ARTIKELN

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

ISSN 1382-9513