

IN DIT NUMMER

ALS STENEN SPREKEN....

Het Steen in Antwerpen heeft een bewogen geschiedenis achter zich

pag. 4

CONTAINERPLANNEN

VLISSINGEN-OOST

Er zijn plannen voor twee containerterminals in Vlissingen

pag. 6



RUBRIEKEN:

GESPOT!

Informatiemarkt
Sigmaplan

pag. 3

SCHEDEMONITOR

Visgemeenschap in
de Zeeschelde

pag. 5

SCHELDE NIEUWS

pag. 7

WONEN EN WERKEN

'Je laat altijd
iemand wachten'

pag. 8

"Ecologie en economie gaan voortaan hand in hand"



Wie dacht groene denkers te herkennen aan geitewollensokken en een hang naar idealisme, is niet meer van deze tijd. De eco-warriors van vandaag beroepen zich op economische wetten en stevig pragmatisme voor hun natuurlijke betoog. Leo De Nocker is 22 jaar milieueconoom en berekent voor VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) de externe kosten van energie en transport. Patrick Meire is professor integraal waterbeheer aan de Universiteit Antwerpen en oprichter van de werkgroep Ecosysteembeheer. Beiden laten hun licht schijnen over de draagkracht van het Scheldebekken en het rendement van natuurlijk beheer.

De Nocker: "De econoom bestudeert hoe een samenleving omgaat met schaarse middelen. We willen oneindig veel, maar de beschikbare middelen zijn beperkt. Daardoor heeft alles zijn prijs. Door meer te betalen voor zeldzame dingen, blijven vraag en aanbod in evenwicht.

Landbouwgrond, voeding en arbeid zijn zaken die je relatief eenvoudig kan kopen en verkopen. Toch zijn er ook zaken die sterk bijdragen aan onze welvaart en welzijn, zonder dat er een 'markt' voor bestaat: veiligheid tegen overstromingen, behoud van biodiversiteit...

Ecosystemen kunnen dergelijke diensten leveren." Meire: "De Schelde is zo'n ecosysteem. De kwaliteit van het ecosysteem bepaalt hoeveel mensen erin kunnen leven (haar draagkracht). Zo heeft een woestijn vanzelfsprekend minder te bieden dan een vruchtbare oase. Iedereen



De Zeeschelde bij Wichelen

heeft voedsel nodig, een hoeveelheid water, mogelijkheid om te schuilen, veiligheid, enzovoort. Al die activiteiten nemen een bepaalde oppervlakte in. Zodra de grenzen van het ecosysteem zijn bereikt, kan de bevolking niet langer stijgen. Integendeel, ze zal licht dalen.

Maar de mens zou de mens niet zijn als hij daarvoor geen oplossing bedacht. Al duizenden jaren geleden zetten de eerste landbouwers de omgeving naar hun hand. Ze begonnen de aarde om te woelen en te irrigeren, om zo hun oogst te vergroten. Door steeds betere landbouwmethoden en mechanische werktuigen, import van gewassen, doorgevoerde bevoeiing en drainage, werd met de jaren een veelvoud van de oorspronkelijke opbrengst per oppervlakte bereikt. Infrastructuren voor watervoorziening, energie en veiligheid volgden dezelfde

trend. De wereldbevolking groeide mee met de draagkracht."



Patrick Meire

DE GENS VAN DE VOORUITGANG

Meire "Ondanks de investering van miljarden euro's, bestaan lokaal en mondiaal nog steeds draagkracht beperkende problemen: verdroging, overstromingen, vervuiling, gezondheidsproblemen, enzovoort. Tegelijk

blijft het aantal mensen toenemen dankzij de verbeterde levensomstandigheden en de vooruitgang van de geneeskunde. Het wordt dus wel erg druk in ons ecosysteem. De hamvraag is nu: kunnen we de grenzen nog verder verleggen of zullen onze activiteiten de draagkracht juist inperken? Het antwoord is simpel: we moeten het natuurlijke evenwicht van onze leefomgeving herstellen. Elk ecosysteem heeft 4 duidelijke functies die elkaar in evenwicht houden: productie, beheersing, cultuur en ondersteuning. De Schelde produceert bijvoorbeeld vis, maar ook pleziervaart, transport, enzovoort. Aangezien productie onmiddellijke winst oplevert, kreeg ze lange tijd haast alle aandacht. Dit had zijn gevolgen voor de andere functies. Zo raakte beheersing in het gedrang. Overbevissing, verschraling van de plantengroei en toenemende vervui-

ling brachten steeds meer schade toe aan de rivier. De Schelde slaagde er niet langer in zichzelf te zuiveren en ook de onzichtbare invloed op ons klimaat en gezondheid schoot erbij in. Door de toenemende vervuiling daalde uiteraard ook de belevingswaarde van onze rivier. Haar schoonheid takelde af, waardoor haar ontspanningswaarde (cultuur) daalde. De natuurlijke chemische processen die de werking van de Schelde zelf ondersteunen, raakten eveneens in ademnood."

DE PRIJS VAN SCHELDEWATER Meire: "Om dit proces te stoppen, zette de mens geavanceerde technologieën in, bijvoorbeeld chemische waterzuiveringsinstallaties. Toch kan je het ecosysteem beter herstellen door haar eigen functies te ondersteunen, in plaats van bijkomende activiteiten op haar oppervlakte te

vervullen. Enkel zo kan haar draagkracht werkelijk stijgen.“ De Nocker: “Onder economen en beleidsmensen groeit het besef dat we de bijdrage van ecosystemen aan onze welvaart zichtbaar moeten maken. We krijgen pas respect voor de baten van de Schelde als we een prijskaartje plakken op de groen-blauwe diensten die ze levert. Door de natuurlijke processen van de Schelde beter te ondersteunen, besparen we op technische maatregelen voor waterkering of waterzuivering. Die besparingen moeten meegerekend worden bij het opmaken van beleidsplannen. Boontje komt immers altijd om zijn loontje. De zuivering van baggerslib kost bijvoorbeeld tonnen geld en is louter symptoombestrijding. Die kosten kan je beter bij het begin van een project verrekenen door Schelddiensten te vergoeden en het gebruik ervan te belasten. Enkel door mensen financieel te prikkelen, inves-

teren ze mee in het behoud en beheer van een goeddraaiend ecosysteem.”

DE THEORIE IN PRAKTIJK

De Nocker:” Het vernieuwde Sigmaphan (het veiligheidsplan voor de Zeeschelde) hield bijvoorbeeld rekening met de maatschappelijk-economische waarde van de ecosystemendiensten en kwam zo tot verrassende inzichten. Studies toonden aan dat de aanleg van 1800 ha intelligent gekozen en ingerichte overstromingsgebieden in combinatie met dijkverhogingen dezelfde veiligheid boden als een stormvloedkering. En dit aan een behoorlijk lagere prijs.” Meire:” Een gelijkaardige oppervlakte bleek nodig voor het herstel van de zelfreinigende rivierfuncties. De teloorgang van slikken en schorren ontregelden de rivier aanzienlijk. Door die verdwenen natuur te herstellen in de geplande overstromingsgebieden, zou de waterkwaliteit



Leo de Nocker

met rasse schreden vooruit gaan. Veldonderzoek ondersteunt deze conclusie.” De Nocker:” Binnen deze overstromingsgebieden bleek landbouw maatschappelijk-economisch minder interessant, gezien het risico op overspoelde oogsten. Boeren zouden er investeren (ploegen, zaaien, ...) zonder gegarandeerd rendement. Natuurinvulling levert daarentegen verschillende blauw-groene diensten aan de maatschappij. Ze vergroot het zelfreinigend

vermogen van de Schelde, helpt ons kosten besparen op waterzuivering en emissiebeperking, en vergroot daarnaast de ‘cultuur’ waarde van de omgeving, aangezien wandelaars natuurrecreatie hoog in het vaandel dragen. In dit specifiek onderzocht gebied bleek natuur dus de beste keuze.”

Meire: “We kunnen besluiten dat ecologie net als economie naar een waardevol zelfbeheersend systeem streeft. De tijd dat natuur en welvaart loodrecht tegenover elkaar stonden is dus voltooid verleden tijd.”

Tina Stroobandt

Gespot!

Infomarkt Sigmaphan

Op 13 december 2007 opende Waterwegen en Zeekanaal NV samen met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en met medewerking van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), het Schelde Informatie-Centrum en ProSes 2010 de eerste van een reeks informatiemarkten over het geactualiseerde Sigmaphan. Op de foto de infomarkt in Dendermonde. Data voor volgende infomarkten vindt u op www.sigmaphan.be

Michel De Smet



Als stenen spreken...



Het Steen nu

Weinig monumenten spreken zo tot de verbeelding als een burcht langs de waterkant. Het Steen te Antwerpen is zulk een parel, een raadselachtig Camelot aan de Schelde. Op de plaats van de burcht vestigden zich lang daarvoor al Oude Belgen, geromaniseerde Belgen en Scandinavische onverlaten die hielden van een potje plunderen. Voorpost van de Ottoonse keizer, gevangenisburcht, opslagplaats en vandaag Nationaal Scheepvaartmuseum. Geen wonder dat het Steen een allegaartje van bouwstijlen is, een architectuur-historische 'pastiche' én een leuke plek om dromerig over de Schelde te turen naar snekken en galjoenen...

De eerste sporen van bewoning op de locatie waar later de massieve Steenburcht zal oprijzen, plaatsen archeologen al in het jaar 150 van onze jaartelling. Het zijn vissers-landbouwers van Keltische origine (in de geschiedenisboekjes uit mijn verleden steevast geboekstaafd als Oude Belgen, de dappersten aller Galliërs volgens Julius Caesar) die zich hier aan de waterkant vestigen. Veel meer dan sporen van houten waterputten en gebroken aardewerk van lokale of Gallo-Romeinse origine laten ze niet na.

Vanaf het einde van de Pax Romana (250 na Christus) voelen vooral de Franken zich thuis in de wijde omgeving van Antwerpen. Zij laten op de

locatie nauwelijks een spoor na. Enkel de 'hem'-uitgang in de namen van de gemeenten rond Antwerpen duidt op hun veelvuldige aanwezigheid. Het is dan ook wachten op de kersteningskroniek van Willebrordus uit het begin van de 8ste eeuw die rapporteert over een nederzetting met houten huizen en in hout beplankte straten. Dan zwijgt de historie voor enkele decennia, verstomd door het Vikinggeweld van 836 na Christus.

VAN VLUCHTBURG TOT WOONKERN

Omstreeks 850 wordt op het vooruitspringend hoger deel van de Schelde-oever een eerste vluchtburg ter bescherming tegen de Vikingen

opgetrokken, versterkt met een aarden wal. De Ottoonse keizer gaf tussen 973 en 980 de opdracht het terrein binnen de omwalling en de wal zelf te verhogen. Tevens laat hij de ringgracht bouwen. De site ontwikkelt zich dan als prestedelijke kern met de houten donjon (woning van de markgraaf, vertegenwoordiger en verdediger van het Duitse Rijk), het tolhuis, de burchthofkerk Sint-Walburgis en een reeks utilitaire bijgebouwen. Pas in de periode 1200-1250 bouwen de ingezetenen een stenen burcht en een stenen ommuring (in Doornikse kalksteen). Die muur vind je terug in de onderbouw van het huidige Steen en deels in de omliggende straten. De

verdedigingsgracht luistert nu nog altijd naar de naam van 'Burchtgracht' - overigens eerder berucht om zijn ontuchthuizen dan om zijn historische erfgoedwaarde. Vanaf die periode wordt de benaming 'Steen' gemeengoed.

EEUWEN VAN VERVAL EN SCHANDE

Begin 14de eeuw wijzigt de bestemming van het Steen. De trotse burcht degradeert tot gevangenis. Een heuse commissie onder Filips de Goede verklaart in 1446 het gebouw als bouwvallig en rijp voor de sloop. Grote delen van de burchtmuur worden afgebroken, behalve het deel aan de Scheldekant dat pas in 1883 onder de slopershamer verdwijnt.

Keizer Karel tracht in 1520 het gebouw te herwaarderen en laat de bouwmeesters de Waghmakere en Keldermans een ontwerp maken voor de herbouw in vroegrenaissancestijl. Enkel de onderbouw blijft nog in de oorspronkelijke staat. Maar de schande blijft: thuisbasis voor tal van gevangenen en ook folterkamer van de Inquisitie tijdens het Spaanse bewind. Vanaf 1823 verandert de bestemming voortdurend: hospitaal voor invalide soldaten, opslagplaats, houtzagerij en woonblok voor meerdere gezinnen.

HEROPSTANDING

Maar het tij keert. Het gebouw komt toe aan het stadsbestuur in 1842 dat het in 1862 inricht als oudheidkundig museum. Dan doemt opnieuw gevaar op: bij de rechttrekking van de Scheldekaaien in 1880 overweegt het bestuur het Steen volledig af te breken samen met de omliggende straten en huizen. Gelukkig vormt de burcht geen hindernis voor de ontmantelingsplannen en blijft ze overeind, weliswaar geïsoleerd van de oude stadskern en geprangd tussen oever en nieuw aangelegd spoor. In 1889 en later in de 19de

eeuw wordt het Steen volledig hersteld, verbouwd en uitgebreid met een nieuwe vleugel, allemaal volgens de toen geldende romantische, neogotische bouwprincipes van de Franse architect-historicus Viollet-le-Duc. De 'pastiche' wordt in 1952 volledig met de langwerpige modernistische vleugel aan de noordzijde. Het Steen wordt dan Oudheidkundig Museum Nationaal Scheepvaartmuseum.

RAADSELS ALOM

Vele geschiedkundige hypothesen over het ontstaan van de burchtsite en haar bewoning doen vandaag de ronde, de ene al plausibeler dan de andere. Wat gebeurt met de nederzetting tussen het einde van de Pax Romana en de beschrijving van de nederzetting door Willebrordus tijdens de kerstening in de 8ste eeuw? Is de eerste burcht een bolwerk tegen of van de Vikingen? En wat te denken van het oude

beeldje boven de poort, geïnterpreteerd als de Scandinavische godheid Semini en eind 16de eeuw door de Jezuïeten van zijn edele delen beroofd? Aanwijzing of dwaalspoor?

HET STEEN ALS SYMBOOL

Zwaar gehavend door de eeuwen heen blijft het Steen overeind als symbool van de Stad aan de Stroom. Het verzinnebeeldt op die plek de band met de Schelde als levensader en reden van bestaan voor de eerste bewoners en hun nakomelingen. Het symboliseert tegelijkertijd de dreiging die van de stroom uitgaat en de drang naar verdediging tegen dat gevaar. En tot slot is het Steen de uiting van het politieke belang van Antwerpen als uiterste westelijke uithoek van het Duitse Rijk met de Schelde als ultieme rijksgrens. Leven, welvaart en dood kwamen en gingen met het getij...

Michel De Smet



Zicht vanuit het oosten op renaissancestische en neogotische vleugel (uit *Gazet van Antwerpen-Speciale editie Wereldtentoonstelling Antwerpen 1930*)

Scheldemonitor: Herstel visgemeenschap Zeeschelde

In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw was het deel van de Schelde van Gent tot Antwerpen klinisch dood. Door betere zuivering van industrieel en huishoudelijk afvalwater werd er halverwege jaren negentig terug vis gevangen. In de zomermaanden bleef de zone tussen Antwerpen en Dendermonde echter grotendeels zuurstofloos door de aanvoer van ongezuiverd afvalwater van Brussel via de Zenne en de Rupel.

Maart vorig jaar startte de waterzuiveringsinstallatie van Brussel-Noord. Dat was een unieke kans om de effecten van een verbeterende waterkwaliteit op de visgemeenschap te onderzoeken. Met vrijwilligers werd een meetnet opgesteld waarmee de visstand op negen locaties tussen

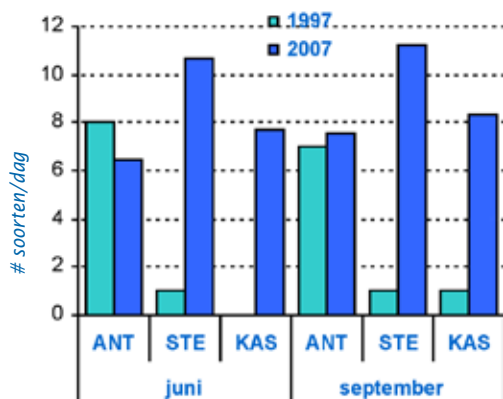
de grens en Gent regelmatig wordt bemonsterd met fuiken. De eerste resultaten zijn hoopvol en de grafieken tonen aan dat het met de visgemeenschap de goede kant op gaat. In vergelijking met 10 jaar geleden is de visgemeenschap in de Boven-Zeeschelde er

sterk op vooruit gegaan. De verbetering is vooral merkbaar tussen Rupelmonde en Dendermonde, waar ook beduidend meer soorten gevangen worden. De dominante soorten zijn bot, blankvoorn, snoekbaars en paling. Het feit dat vooral deze locaties verbete-

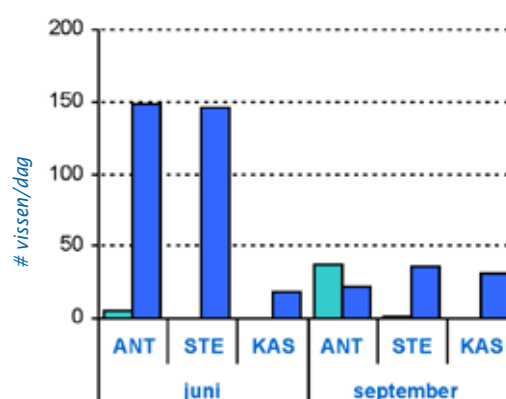
ren, wijst op een verminderde aanvoer van ongezuiverd afvalwater via de Rupel, waar sinds kort ook weer vissen gevangen worden.

Maarten Stevens

GEMIDDELD AANTAL SOORTEN EN GEMIDDELD AANTAL VISSEN PER FUIK PER DAG IN 1997 EN 2007 (ANT-ANTWERPEN, STE-STEENDORP, KAS-KASTEL)



Bron: INBO (2007)www.inbo.be, Katholieke Universiteit Leuven (1997)



Containerplannen Vlissingen-Oost

Keren en
binnenslepen
tanker in
Sloehaven
Vlissingen



In Vlissingen-Oost bestaan plannen voor de aanleg van twee grote containerterminals. Havenschap Zeeland Seaports is de initiatiefnemer van de Westerschelde Container Terminal (WCT), een twee kilometer lange kade aan de Westerschelde, grenzend aan het bestaande havengebied. Havenbedrijf Verbrugge wil aan de Quarleshaven van Vlissingen zijn terreinen omvormen tot een containerkade van 1,8 kilometer lengte, de Verbrugge Container Terminal (VCT).

In de Zeeuwse havens spelen containers nu nog een bescheiden rol, maar met de aanleg van de WCT wil het havenschap inspringen op de trend dat steeds meer goederen in containers worden verscheept. Ook verzekerde de initiatiefnemer zich van de medewerking van beoogd WCT-exploitant PSA/Hesse-Noord Natie, die ook in Antwerpen containerkades exploiteert. Dat een sterke combinatie van partners echter geen garantie is voor succes bleek in 2003. De Raad van State oordeelde dat het WCT-plan niet strookte met de voorwaarden van de Europese Habitatrichtlijn: de locatie voor de kade – het ‘fossielenstrand’ de Kaloot bij Borssele – viel namelijk onder dit beschermingsregime. Hierna besloten de initiatiefnemers een aangepast plan te maken: een kortere kade waarbij aan beide zijden de kwetsbare jonge duintjes behouden kunnen worden. Dit voorjaar moet hiervoor de planologische procedure officieel starten. Al met

al sleept de planvorming voor de WCT nu al ruim negen jaar.

CONCURRENTIE

In februari 2007 kwamen de plannen van het Zeeuws havenbedrijf Verbrugge Terminals naar buiten. Aanleg van de VCT vergt geen omslachtige planologische procedure omdat de beoogde locatie in bestaand havengebied ligt. Mede hierdoor kan de VCT veel sneller worden aangelegd dan de WCT. Andere voordelen ten opzichte van ‘concurrent’ WCT: de VCT kan jaarlijks meer containers verwerken en is aanzienlijk goedkoper.

Voor de aanleg van de WCT is een groot aantal (haalbaarheids-)onderzoeken verricht, een maatschappelijke kosten-baten analyse opgesteld en een (verplichte) milieu effectrapportage. De plannen van Verbrugge zijn minder zwaar onderbouwd, maar ook de VCT kan bogen op een deugdelijk bedrijfsplan, een

nautisch onderzoek naar de bereikbaarheid voor containerreuzen en een haalbaarheidsonderzoek. Volgens initiatiefnemer Martin Verbrugge is zijn VCT even goed bereikbaar voor de grootste containerschepen als de WCT. Er zijn wel enkele aanpassingen in de haven nodig: verplaatsing van de boeienligplaats en verbreding van de bodem van de havenmonding. Vanaf het begin van de planvorming van de WCT heeft dit project felle voor- en tegenstanders. Voorstanders wijzen op het belang van de werkgelegenheid in Zeeland en betogen dat het voortbestaan van de Zeeuwse havens zonder grootschalige containeractiviteiten op het spel komt te staan. Tegenstanders zoals vereniging ‘Redt de Kaloot’ maken zich sterk voor het behoud van het Kalootstrand en willen Zeeland behoeden voor de overlast die aan- en afvoer van containers meebrengt. De VCT roept niet of nauwelijks weerstand op. De Zeeuwse Miliefederatie, tegenstander

van de WCT, stelt zich achter het project van Verbrugge.

“In tegenstelling tot de WCT worden bij de VCT de bestaande kwaliteiten van de Sloehaven benut en kan een containerterminal met veel minder overheids geld worden gerealiseerd. Ook blijft het Kalootstrand gespaard”, aldus de ZMF.

BEPERKINGEN

Adviseur Fon ten Thij heeft in opdracht van Provinciale Staten van Zeeland een analyse gemaakt van alle containerplannen in Vlissingen-Oost. Zijn conclusie luidde dat de Zeeuwse infrastructuur niet berekend is op realisatie van alle plannen. De Zeeuwse weg- en spoorverbindingen bieden ruimte voor aan- en afvoer van jaarlijks maximaal drie miljoen TEU (twintig-voets container, een rekeneenheid), mits bijna een derde van alle containers per kust- of binnenvaarder verder zijn weg vindt. Alle plannen bij elkaar zijn echter goed voor jaarlijks 5,35 miljoen

TEU: WCT 2 miljoen, VCT 2,6 miljoen en twee kleinere initiatieven Sea-Invest/Zuid-natie 600.000 en Kloosterboer 150.000. Daarop adviseerde Ten Thij: eerst de VCT aanleggen en bezien of er daarna mogelijkheden zijn voor de WCT. In dat laatste geval moet wel de capaciteit van weg- en binnenvaartverbindingen worden vergroot.

De Provincie Zeeland wil echter door met de Westerschelde Container Terminal. In december vorig jaar besloten de Staten de voorbereidingen voor aanleg van de WCT voort te zetten en de planologische procedure zo snel mogelijk te beginnen. Tegelijk moet verder onderzoek plaatsvinden naar de haalbaarheid van de Verbrugge Container Terminal. Dat is sowieso nodig als de WCT-procedure weer tot een rechtsgang bij de Raad van State leidt, want zonder zorgvuldige afweging van alternatieven zal die het WCT-plan hoogstwaarschijnlijk weer van tafel vegen, net als in 2003.

Derhalve gaan van beide projecten, WCT en VCT, de voorbereidingen verder. Ondanks de aanvullende onderzoeken van Verbrugge is de haalbaarheid van de VCT nog steeds niet voldoende onderbouwd. Daarnaast vindt nader onderzoek plaats. Van de WCT is de procedurele haalbaarheid onzeker, vooral als de VCT niet als volwaardig alternatief in de planvorming is meegenomen. De plannen van Verbrugge betekenen ook dat de gegevens in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en het Milieu Effect Rapport voor de WCT niet meer kloppen. Daarom vindt bijstelling van deze twee rapporten plaats. De Provincie bereidt nu een herziening van het Omgevingsplan voor, die aanleg van de WCT planologisch mogelijk maakt. Naar verwachting in maart of april is deze herziening gereed en kan de officiële procedure voor de 'nieuwe' WCT van start gaan.

Lex Kattenwinkel

Meer informatie:
www.zeeland-seaports.com



WCT EN VCT IN CIJFERS

	WCT	VCT
initiatiefnemer	Zeeland Seaports	Verbrugge Terminals
locatie	aan Westerschelde t.h.v. Sloehaven	in de Sloehaven
kadelengte	2 km	1,8 km
capaciteit	2 miljoen TEU	2,6 miljoen TEU
begrote kosten	630 miljoen	248 miljoen
gemeenschapsgeld	300 miljoen	onbekend
ingebruikname	vanaf 2012	vanaf 2010

Schelde Nieuws

LEZERSONDERZOEK

De enquêtes zijn binnen en geteld: 432 lezers vulden de vragenlijst in via post of internet. Hoewel het nog te vroeg is om conclusies te trekken, geven we u alvast wat cijfers. Van de inzenders kwam 53% uit Nederland, 45% uit België, en de rest uit overige landen waaronder Duitsland en Amerika. De Schelde Nieuwsbrief blijkt een mannenblad: 89% van de respondenten is man. De gemiddelde leeftijd van de lezers is 58 jaar. Verrassende uitkomst is dat de meeste lezers (65%) het blad privé lezen, terwijl wij een hoge beroepsmatige interesse verwacht hadden.

Wat vindt u van de Schelde Nieuwsbrief? Dat blijft nog even een verrassing, in het meernummer leest u een uitgebreid verslag van het lezersonderzoek.

SCHELDE OP SCHOOL, EXPERTS EN BEDRIJVEN GEZOCHT

Dit jaar ontwikkelt het Schelde InformatieCentrum een lessensite met als thema de Schelde. Op de site worden, naast een uitgebreid lessenaanbod, ook excursiemogelijkheden aangeboden. We zoeken hiervoor bedrijven die een duidelijke band met de Schelde, scheepvaart of logistiek hebben en interesse hebben om leerlingen 'een kijkje in de keuken' te bieden.

Bent u veerman, dokwerker, gids, visser, verkeersleider, natuurwachter, schipper, kantonier, schapsherder of havenmeester? Kortom: bent u werkzaam in, op of rond de Schelde en wilt u vragen van leerlingen beantwoorden over uw beroep? Ook dan vragen wij u te reageren op info@scheldenet.nl of +31 (0)118 622889, Jolanda Duinkerke, Schelde InformatieCentrum

SCHORRENCURSUS

De schorrenwerkgroep Galgeschoor - Groot Buitenschoor organiseert ook in 2008 een schorrencursus. Hoewel de cursus al gestart is, kan ook voor losse dagen ingeschreven worden. De cursusdagen zijn op 8 maart, 12 april, 17 mei en 7 juni en voor iedereen toegankelijk met 'een gezonde interesse voor de Schelde en geen schrik van een spatje modder'.

De schorrencursus vindt plaats in of vanuit het schorren.huis dat zich bevindt in het e.paviljoen van BASF aan de Scheldelaan. Voor meer informatie:

<http://users.pandora.be/fietsjevrij/Schorrencursus.htm>

Schelde
InformatieCentrum

Wonen en werken aan de Schelde



Elke brugwachter probeert een brug zo kort mogelijk open te laten staan, zodat de wachttijd voor het verkeer ook kort is. "Je wilt altijd opschieten", zegt Jan Bos van de centrale bedieningspost Sluis Vlissingen. "Je laat altijd iemand wachten, op het land of op het water."

Vanuit Sluis Vlissingen worden acht bruggen en vier sluizen bediend: alle bruggen over het Kanaal door Walcheren en het Arnekanal, de sluizen in Veere en Vlissingen en sinds januari dit jaar ook de Zeelandbrug. Bos en zijn collega's zien op hun beeldschermen elk schip dat een brug of sluis nadert. Overal hangen camera's. De sluizen en Zeelandbrug zijn bovendien voorzien van een radar.

Bos (59) is brug- en sluiswachter sinds 1976. Eerst als 'vliegende kiek' door heel Zeeland, vanaf 1996 op Sluis Vlissingen. Van daaruit bedient hij samen met zijn collega's alle bruggen op het Kanaal door Walcheren ("ons kanaal"). "Als we op het toetsenbord de bediening van een brug inschakelen, krijgt eerst het wegverkeer een stoplicht", legt Bos uit. "De oprijbomen dalen automatisch. Als we zien dat de brug vrij is laten we de afrijbomen zakken. Ook de bediening van de brug schakelen we zelf in. Het is belangrijk dat niet het hele proces volautomatisch gaat, dat houdt je bij de les. Zonodig kunnen we

met verkeersdeelnemers en schippers communiceren via luidsprekers en praatpalen."

VLOTTE AFHANDELING

De brug- en sluiswachters stellen alles in dienst van een vlotte afhandeling. Zo proberen ze de Sloebrug in Vlissingen te bedienen als er een trein passeert, dan moet het wegverkeer toch al wachten. Verder krijgen schepen een signaal voordat een brug opengaat, zodat de schipper zich alvast kan voorbereiden. "We foeteren wel eens als een jachtje achteraan komt sukkelen", zegt Bos. "Meestal zijn dat Engelsen. Die zijn zo beleefd dat ze iederen voor willen laten gaan." Soms moet ook een schip even wachten. "Lijnbussen met een aansluiting hebben voorrang. Ambulances uiteraard ook – we hebben een rechtstreekse lijn met de alarmcentrale." De sluismedewerkers hebben vanaf hun werkplek een prachtig uitzicht op de Westerschelde, maar veel tijd om hiervan te genieten hebben ze niet. Vooral in de zomermaanden is het erg druk. "Terwijl de ene brug nog niet gesloten is,

zijn we al bezig de volgende te openen." Per jaar passeren 15.000 jachten de sluis in Vlissingen en ruim 23.000 sluis Veere. De beroepsvaart over het Kanaal door Walcheren beperkt zich tot gemiddeld tien schepen per dag – dat zijn vooral zand- en grindschepen, viskotters en dienstschepen van Rijkswaterstaat. "We kennen ze allemaal en zij ons", zegt Bos. Hij vertelt dat de aanleg van de Schelde-Rijn-Verbinding in 1976 de beroepsvaart door Kanaal Walcheren heeft gehalveerd en hetzelfde gebeurde bij de verbrediging van het Kanaal door Zuid-Beveland midden jaren '90. Voordat hij brugwachter werd, voer Bos zelf 12 jaar op de Rijnvaart. "Ik heb ook wel eens voor de brug gelegen. Als een wachtende binnenvaartschipper eens moppert heb ik daar begrip voor. Al onze klanten, beroeps en recreatie, zijn voor ons even belangrijk, maar als het erop aankomt is de beroepsvaart net even belangrijker."

Lex Kattenwinkel

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.

NEDERLAND

SCHDELDE INFORMATIECENTRUM

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

BELGIË

SCHDELDE INFORMATIECENTRUM

P/A VLIZ
Wandelaarkaai 7
8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
www.scheldenet.be
info@scheldenet.be
Coördinator: Bregje Beyst

REDACTIE

Bregje Beyst, Steven De Froy,
Michel De Smet, Evelien de
Munter, Ans van Nieuwenhuijze,
Ben Sinke, Ingrid Verbessem,
Katrien Weyn, An Wouters

TEKSTSCHRIJVERS

Lex Kattenwinkel,
Tina Stroobandt

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelezang,
respectievelijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Scaldis, Sven Michiels, Joop van
Houdt Luchtfotografie, Instituut
voor Natuur en Bosonderzoek,
Lex Kattenwinkel, Schelde Infor-
matieCentrum, Maarten Stevens,
Toerisme Antwerpen

VORMGEVING EN PRODUCTIE

© Pitman, Goes

OPLAGE

4200

OVERNAME VAN ARTIKELN

Overname van artikelen is moge-
lijk met bronvermelding en na
toestemming van de redactie.

ISSN 1382-9513