

# Schelde

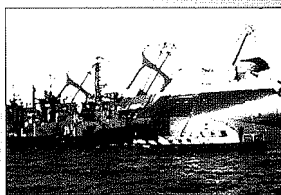
## nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN  
HET SCHELDE  
INFORMATIECENTRUM,  
MEI 1995  
JAARGANG 1 NR.3

### IN DIT NUMMER

DE WESTERSCHELDE ALS VAARRUTE NAAR ANTWERPEN KENT EEN ROERIGE GESCHIEDENIS. 150 JAAR NA HET SCHEIDINGSVERDRAG, IS HET VERDIEPINGSVERDRAG EEN BELANGRIJKE MILPAAL VOOR VLAANDEREN EN NEDERLAND *pag 2*

HET SCHEEPSONGEVAL MET HET RUSSISCHE CONTAINERSCHIP 'PIONER ONEGI' OP DE WESTERSCHELDE: EEN TERUGBLIK *pag 4*



OPINIE: 'DE VERDIEPING VAN DE WESTERSCHELDE IS VOOR ANTWERPEN VAN LEVENSBELANG' MEENT SCHEPEN VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN, PROF. DR. L.J. BARON DELWAIDE *pag 6*

BESTUURLIJK OVERLEG WESTERSCHELDE STEMT IN MET PLAN VAN AANPAK OM TE KOMEN TOT EEN HERSTELPLAN NATUUR WESTERSCHELDE *pag 7*



*Een fietstocht langs de Westerschelde*

## De Westerschelde is een 'levensader' voor de gemeente Oostburg



*Fietspad bij Breskens*

*Als je op een mooie zomerdag een fietstochtje langs de Westerschelde maakt, beginnend bij Breskens-Bad richting het Zwin, wordt duidelijk wat de Schelde voor Oostburg betekent. Zonder Westerschelde zou de gemeente Oostburg economisch gezien waarschijnlijk als probleemgebied bestempeld worden.*

### RECREATIEGEMEENTE

Als kustgemeente profiteert Oostburg ten volle van de kust- en oeverrecreatie langs de Westerschelde. Met ongeveer 42.000 slaappleaatsen, is Oostburg de belangrijkste recreatiegemeente langs de Westerschelde en de tweede recreatiegemeente in Zeeland. Burgemeester J. Kruize is zich ten volle bewust van het belang van de Westerschelde voor zijn gemeente: 'we kunnen hiermee gelukkig een aantal voorzieningen in de dorpen overeind houden, andere bedrijven verdwijnen door de schaalvergroting. De

gemeente hecht dan ook aan een goede samenwerking met alle partijen die met de rivier te maken hebben'.

### ADEMBENEMEND

Er zijn drie keuzemogelijkheden per fiets. Buitendijks, binnendijks of bovenop het duin. De keuze zal voornamelijk afhangen van het weer, maar de route op het topje van het duin is adembenemend. Letterlijk en figuurlijk. Figuurlijk, vanwege het schitterende uitzicht; letterlijk, omdat het wegdek flink wat stuurmanskunst vereist en het aantal fietsers en wandelaars soms

voor opstoppingen zorgt. Het tochtje is voor iedereen aan te raden. Al fietsend word je direct geconfronteerd met het moeilijke evenwicht tussen natuur en techniek. De ingrepen van de techniek zijn duidelijk zichtbaar in de vorm van de kustverdediging. De natuur doet zijn best om daar permanent aan te knabbelen of iets aan toe te voegen. De mens zit daar tussen, of om van te genieten of om aan te werken.

### STRANDBEZOEK NOG STEEDS BOVENAAN

Burgemeester Kruize wil er aan werken dat de recreanten blijven komen om van de specifieke West-Zeeuwsch Vlaamse kust en polders te genieten. Het strandbezoek staat nog steeds bovenaan bij de activiteiten die de toeristen ondernemen tijdens hun verblijf in Zeeland. Andere recreatieve mogelijkheden, zoals vissen en zeilen, zijn van een veel geringere omvang (rapport Toerisme en Recreatie Zeeland 1994). Oostburg heeft in de toeristisch-recreatieve ontwikkelingsvisie 'Koersen op Kansen' laten onderzoeken of de recreatieve activiteiten op haar grondgebied uitgebreid kunnen worden. Kort samengevat komt de conclusie erop neer dat Oostburg zich zal moeten concentreren op kwaliteit. Kwaliteit op drie deelgebieden, namelijk de aankleding van het gebied, de accommodaties en de continuïteit (slecht-weer en elk-weer voorzieningen).

### UITBREIDING OP BEPERKTE SCHAAL

De grootste aandacht gaat daarbij uit naar de aankleding van het gebied en niet direct naar uitbreiding van accommodaties. De heer

*Lees verder pagina 8*

# De politieke geschiedenis van de Westerschelde

Met de ondertekening van het Verdiepingsverdrag en het Scheldereglement is een nieuw tijdperk ingeluid in de verhoudingen tussen Nederland en

Vlaanderen. Januari 1995 zal voor de Schelde de geschiedenis ingaan als een historische maand.

## VAN RIVIER NAAR ESTUARIUM

Aan het begin van onze jaartelling was de Schelde nog een vrij onbelangrijke rivier, die als benedenloop de huidige Oosterschelde had. De Westerschelde van nu is aan het eind van de middeleeuwen ontstaan na het natuurlijke kortsluiten van de zeearm de Honte met de rivier de Schelde. Hierdoor kwam de Schelde onder invloed van het getij en werd de mond in de loop der eeuwen uitgeschuurd tot een estuarium. Door inpolderingen van gedeelten van de hooggelegen randzone is in de 17e en de 18e eeuw de huidige vorm ontstaan (zie figuur).

## ANTWERPEN TOT BLOEI

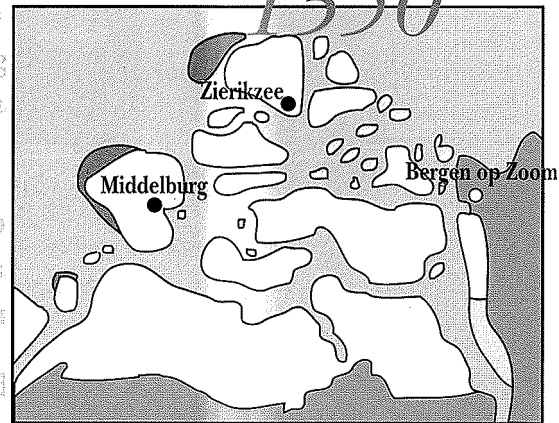
De ontwikkeling van de Antwerpse haven begon in de 12e eeuw en beleefde haar eerste bloei in de 13e en de eerste helft van de 14e eeuw. De vaarroute via de Westerschelde kreeg vanaf die tijd een groeiende betekenis, vooral toen de handel van Antwerpen met Engeland fors toenam. De grote stormvloed van de 14e eeuw hadden ondertussen de jonge Westerschelde dusdanig uitgeschuurd, dat ook de grootste zee-

schepen in die tijd Antwerpen konden bereiken, zonder een omweg te hoeven maken langs de Oosterschelde. Toch kwamen zelfs in de 15e eeuw de grote zeeschepen via de Wielingen en het Sloe niet verder dan Middelburg. Daar moest de lading worden overgeladen in kleinere rivierschepen, die de Honte met zijn beperkte waterdiepte konden bevaren. In de 16e eeuw beleefde Antwerpen wederom een grote bloei.

## DE VAL VAN ANTWERPEN

De gewapende arm van Filips II, die in de 16e eeuw de Nederlanden teisterde, bracht een einde aan de Antwerpse voorspoed. In 1572 werd de scheepvaart op de Westerschelde voor de eerste maal onderbroken door de opstandelingen tegen het Spaanse gezag. De Spaanse belegering en de afsluiting van de Schelde in 1585 leidden uiteindelijk tot de capitulatie van Antwerpen. In 1604 kwam er een bestand in de oorlog tussen de Noordelijke Nederlanden en Spanje. Dit betekende echter nog niet het definitieve opheffen van de afsluiting, alleen de binnenschepen mochten rechtstreeks naar Antwerpen. De Vrede van Munster (1648) maakte uiteindelijk een einde aan de Tachtigjarige oorlog tussen Spanje en de Noordelijke

Nederlanden. Het verdrag regelde de scheiding van het Noorden en het Zuiden. Ondanks deze overeenkomst, was een directe vaart naar de Antwerpse haven nog niet mogelijk. De vrachten moesten op Nederlands grondgebied worden overgeladen op binnenschepen. In de jaren daarna slaagde Nederland erin steeds meer erkenning te krijgen voor het verdrag van Munster. Een vrije doorvaart op de Westerschelde van zeeschepen naar Antwerpen stond laag op de politieke agenda.



## HET SCHEIDINGSVERDRAG

De heropening van de Schelde duurde nog tot 1795. In dat jaar kwam het Verdrag van Den Haag tot stand tussen Frankrijk en de pas opgerichte Bataafse Republiek (het latere Nederland). Na de vrede met Frankrijk in 1815 werden de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden opnieuw met elkaar verenigd. Daardoor kon de scheepvaart op de Schelde tot 1830 zonder problemen haar weg vinden en begon de haven aan een nieuwe bloei. Op 4 oktober 1830, na de opstand in Brussel,

riep een voorlopige Belgische Regering de onafhankelijkheid van België uit. Het heeft uiteindelijk tot 1839 geduurd voor het Scheidingsverdrag tussen België en Nederland tot stand kon komen, door bemiddeling van de grote mogendheden Engeland en Frankrijk. Pas toen ging de Schelde weer open.

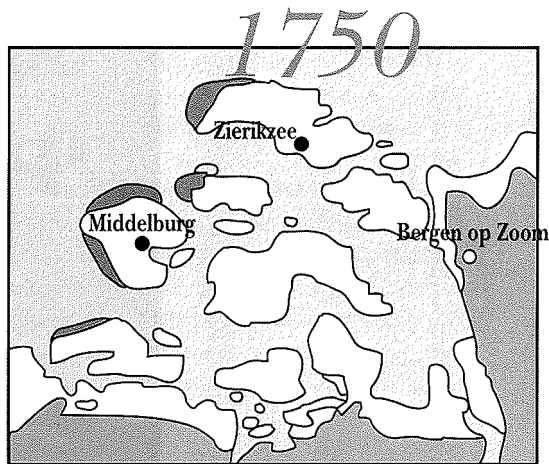
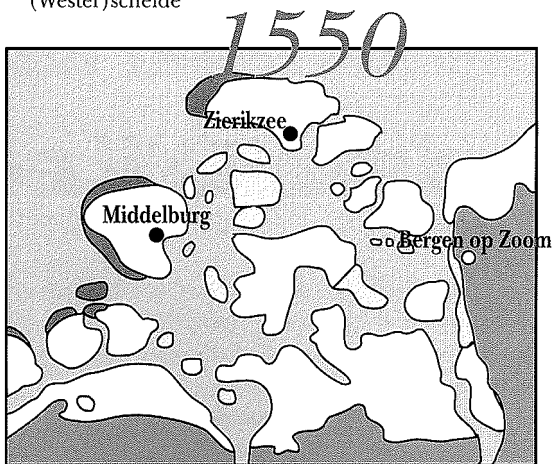
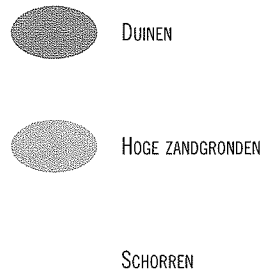
**DE GRONDBEGINSELEN**

In artikel 9 van het Vredesverdrag (Scheidingsverdrag) van 19 april 1839 worden de grondbeginselen van het statuut van de Westerschelde vastgelegd. Het Scheldestatuut werd verder uitgewerkt in het Belgisch-Nederlands Verdrag van 5 november 1842 en in de overeenkomst van 20 mei 1843. Hiermee werd tussen beide landen onder meer het volgende geregeld:

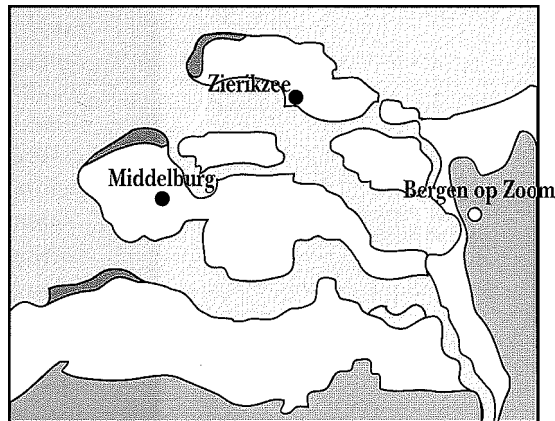
- † vrij scheepvaartverkeer en het instandhouden van een goede bevaarbaarheid op de (Wester)schelde

geding zijn: enerzijds de Nederlandse bezorgdheid voor een goede kwaliteit van het water en de bodem van de Westerschelde, anderzijds de Belgische zorg voor een goede bereikbaarheid van de Antwerpse haven. Met de ondertekening van het Scheldereglement op 11 januari en het Verdiepingsverdrag op 17 januari dit jaar, is na vele jaren een belangrijke doorbraak bereikt. Iedereen hoopt op een zorgvuldige uitvoering van de verdiepingswerken waarbij zowel de veiligheid als de natuurwaarden van het gebied niet in het geding mogen komen. Een goede samenwerking tussen beide landen is hiervoor van essentieel belang. (HH)

(Bron: Ir. J. Strubbe. De politieke geschiedenis en het internationale statuut van de Westerschelde. Water nr. 43, 1988).



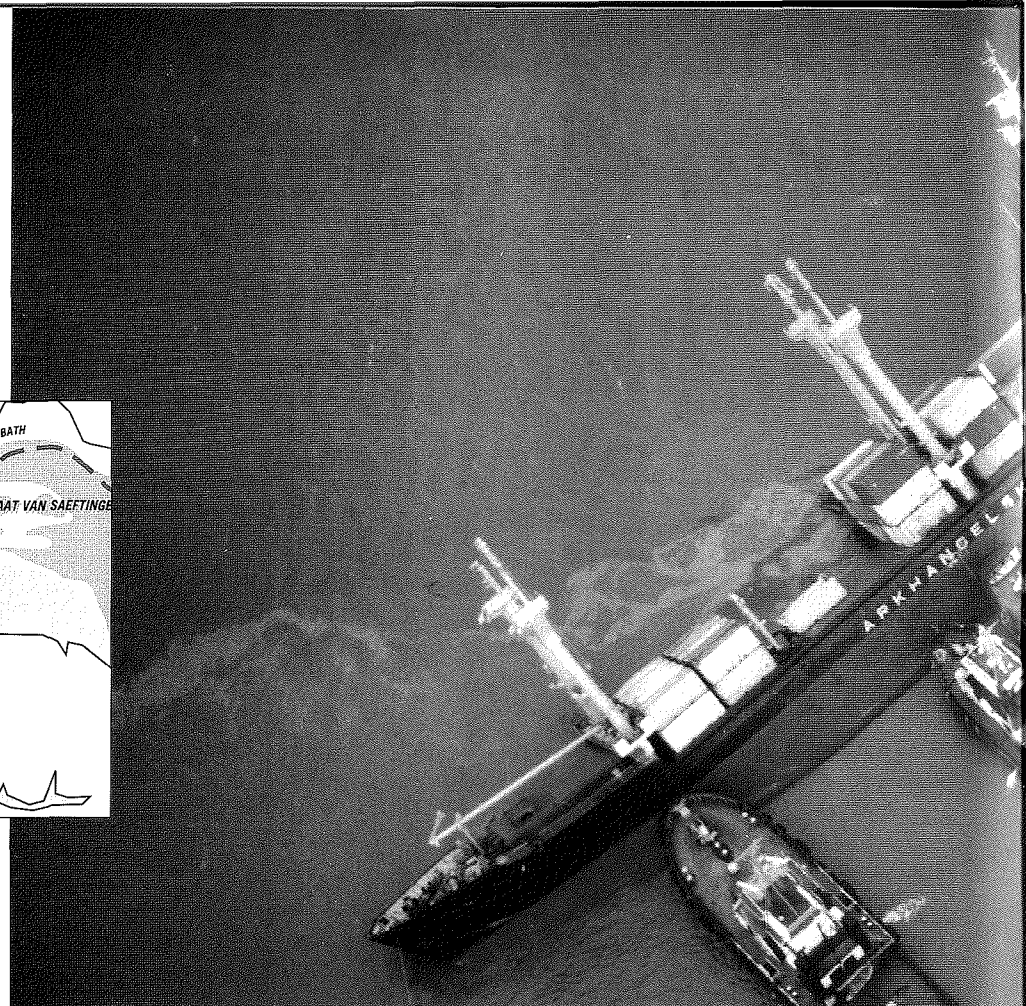
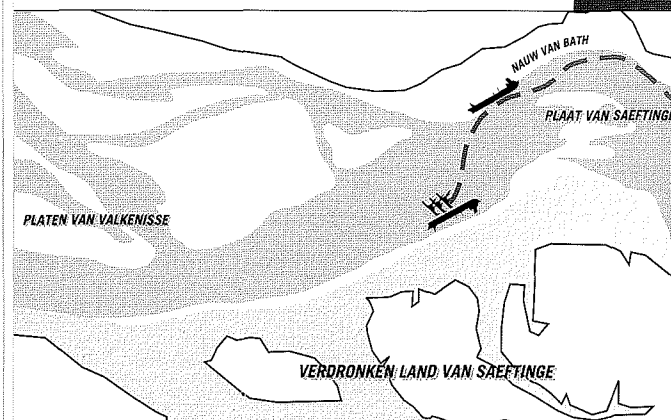
DE HISTORISCHE ONTWIKKELING VAN DE WESTERSCHELDE



- † een gezamenlijk loodswezen en betonning en het toezicht daarop
  - † de heffing van tolgelden (tot 1863) vrij scheepvaartverkeer op de binnenwateren tussen de Schelde en de Rijn.
- Dit verdrag is tot op heden ongewijzigd gebleven.

**DE DOORBRAAK**

Het in stand houden van een goede bevaarbaarheid is door België en Nederland steeds verschillend geïnterpreteerd. Het is duidelijk dat hier twee belangen in het



*Om alert en snel te reageren op scheepscalamiteiten beschikt Rijkswaterstaat over een goede calamiteitenorganisatie. Verder is het belangrijk dat zeer snel een complete ladinglijst beschikbaar is, met name van de gevaarlijke stoffen. Aan de verbetering hiervan wordt gewerkt.*

## Scheepsongeval Russ 'PIONER ONEGI'

### ERGER VOORKOMEN

Op donderdag 8 december 1994 dreigde de scheepvaart op de Westerschelde van en naar Antwerpen gestremd te worden door het Russische containerschip Pioner Onegi, dat dreigde te kapseizen in de bocht van het Nauw van Bath. Het weer was zeer slecht, windkracht tien uit het zuiden. Meteen na het eerste alarm maakte het schip zoveel slagzij (45°), dat 27 Russen, het merendeel van de bemanning, direct door de te hulp geschoten sleepboten en twee helicopters van de Belgische marine van boord werden gehaald. Door acht sleepboten van de Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) uit Antwerpen werd het wegzinkende schip uit de vaargeul geduwd. Door tegen de romp van het schip

te duwen werd vervolgens voorkomen dat het schip van de Platen van Valkenisse zou afglijden.

### GEVAARLIJKE STOFFEN

De Pioner Onegi was geladen met zo'n vijfhonderd containers met gevarieerde lading, waaronder ook enkele tientallen tonnen gevaarlijke stoffen. Alle bovendecks staande containers waren geborgd. Er werd geen waterverontreiniging geconstateerd. De firma Wijsmuller, samenwerkend met Multraship, had 's middags een Lloyd's Open Form Contract met de Russische reder afgesloten, nadat de URS zijn contract had teruggegeven. Ook Wijsmuller gaf na opname van de situatie van het schip het contract terug. In verband met mogelijke waterverontreiniging werden de provin-



# Russische containerschip ' op Westerschelde

cie, regionale brandweer, VROM, Officier van Justitie, aangrenzende gemeenten, waterschappen en de Belgische overheid gewaarschuwd. Direct werd uit voorzorg het oliebestrijdingsvaartuig DN 31 van de Ondernemingen Jan de Nul N.V. uit Antwerpen opgeroepen. Ook het RWS-oliebestrijdingsvaartuig Sepia werd gemobiliseerd. Door Directie Noordzee werd het oliebestrijdingsvaartuig Smal Agt naar de locatie gedirigeerd.

## WRAKKENWET

Door Rijkswaterstaat werd vrijdagavond 9 december eerst met de berger Van den Akker (een dochter van Smit Tak) uit Vlissingen onderhandeld. Omdat men niet tot overeenstemming kon komen, werd het IJmuidense bergingsbe-

drijf Wijsmuller uitgenodigd. Diezelfde avond nog gleden er eerst twee en later nog twintig containers overboord. Rijkswaterstaat besloot toen direct in te grijpen en het schip onder de Wrakkenwet te plaatsen. Van de eigenaar van het containerschip werd een borgsom gevraagd van dertig miljoen gulden. Na onderhandelingen van RWS met de firma Wijsmuller en Multraship over de als moeilijk omschreven bergingsklus, werd zaterdag 10 december een contract afgesloten. Op zondag begon Wijsmuller met het lossen van de containers en het overpompen van water en olie in een tanker.

## AANGESPOELDE LADING

Snel kwamen meldingen binnen over aangespoelde lading, zoals

balen katoen, houtpulp en grote hoeveelheden flacons raapzaadolie op de Zuidbevelandse oever, tussen Waarde en Rilland. Door Rijkswaterstaat werd daarop opdracht gegeven om te gaan ruimen. De balen katoen leverden gevaar op voor de scheepvaart (schroeven) en de raapzaadolie is schadelijk voor vogels (verenkleed). De firma Van den Akker had reeds in de eerste uren na het ongeval opdracht gekregen twee containers te bergen, één container met onkruidbestrijdingsmiddel en één container met melkzuur. De containers werden geïnspecteerd en vervoerd naar de Sloehaven in Vlissingen, waar de firma Martens Cleaning uit 's Heerenhoek de containers voor behandeling heeft overgenomen.

gen Zeebrugge I en Antarctica werd er door duikers naar gezocht. De gevonden containers werden aan boord van een bergingsvaartuig gehesen en afgevoerd. Uit de tanks van de Pioneer Onegi werd stookolie en dieselolie overgepompt in een tanker. Woensdagmiddag 14 december werd de Pioneer Onegi door vier sleepboten naar de reparatiewerf Scheldepoort in de Sloehaven gesleept. Het transport werd begeleid door de oliebestrijdingsvaartuigen Smal Agt en de DN 31. Het Russische schip werd in Vlissingen-Oost verder gelost.

Ing. J. Suvaal/H.A. Ringelberg, Rijkswaterstaat Directie Zeeland, Afdeling Operationeel Waterbeheer en Infrastructuur (AXB).

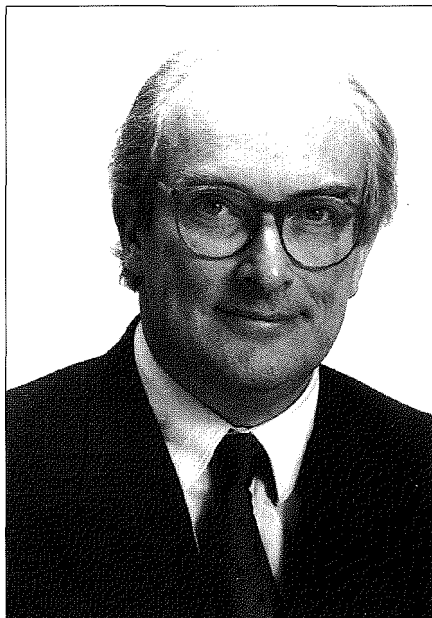
## VERMISTE CONTAINERS

Maandag 12 december werden alle containers van het dek verwijderd en naar Vlissingen vervoerd. De ruimen en de machinekamer werden leeggepompt, waardoor de stabiliteit van het containerschip werd verbeterd. Op dinsdag 13 december werd de Pioneer Onegi door de bergingscombinatie met negen sleepers naar de andere zijde van de vaargeul gesleept en ging voor het Land van Saeftinge voor anker. Het gebied werd vervolgens door de Meetdienst Zeeland met sonarapparatuur afgezocht om de nog twaalf vermiste containers op te sporen. Vanaf de bergingsvaartui-



Sleepboten voorkomen dat het schip afglijdt naar de vaargeul

## Verdieping Westerschelde voor Antwerpen van levensbelang



Prof. Dr. L.J. Baron Delwaide

*Alle prognoses wijzen erop dat het containertransport in de volgende twintig jaar een forse stijging zal kennen. De verwachte stijging is dermate groot, dat alle Noordzeehavens aan hun trekken zullen komen. Het uitbreiden van de behandelingscapaciteit voor containers van de haven van Antwerpen, betekent dus geenszins een overeenstemmende vermindering van de toekomstkansen van de havens van Rotterdam, Vlissingen, Terneuzen of Zeebrugge. De toevloed van containers zal zo groot zijn, dat alle havens in de groei zullen delen.*

Antwerpen zal zijn rechtmatig aandeel in de verwachte stijging slechts kunnen krijgen, indien de haven toegankelijker wordt gemaakt voor containerschepen van de hedendaagse en volgende generaties. Op dit ogenblik is Antwerpen de elfde containerhaven van de wereld, met een over-

slag van 2,2 miljoen ton (TEU). De tweede containerterminal op de Schelde nadert zijn voltooiing en zal een bijkomende behandeling toelaten van ongeveer 600.000 TEU per jaar. Dit brengt het totaal op ongeveer 2,8 miljoen TEU.

Om deze positie van elfde containerhaven in de wereld te kunnen handhaven, moet Antwerpen bereikbaar worden gemaakt voor de containerschepen die nu in aanbouw en in planning zijn. Het gaat inderdaad niet op, de aanleg van containerschepen voor te behouden tot deze of gene haven en andere uit te sluiten. Om de opvang van containertransporten te kunnen waarborgen, moet de Antwerpse haven in staat zijn om alle rederijen die containerdiensten uitvoeren, op te vangen. Deze rederijen zullen alleen geïnteresseerd zijn als zij weten dat al hun scheepstypen in Antwerpen kunnen aanleggen. Hierover anders denken, zou neerkomen op het herleiden van

Antwerpen tot 'feederhaven'.

De verdieping van de Westerschelde is nu verdragrechtelijk geregeld. De Vlaamse regering moet nu ook onverwijld de financiële middelen vrijmaken om het door Vlaanderen ondertekende verdrag in realiteit te kunnen omzetten. Tezelfdertijd moeten plannen worden gemaakt voor verdere opvangmogelijkheden voor containers. Slechts op die wijze komt Antwerpen in aanmerking voor de containerdiensten die in de volgende jaren, in het raam van mega-consortia met grote containerschepen, zullen worden opgezet.

De tijd van het middeleeuwse protectionisme is voorbij. Er is genoeg potentiële groei in het zeevervoer te verwachten, opdat alle havens daar de vruchten van zullen kunnen plukken. Op 17 januari j.l. werd bij de ondertekening van het Scheldeverdrag een nieuwe periode geopend in de Belgisch-Nederlandse betrekkingen. De verhoogde toegankelijkheid van de Antwerpse haven zal de economische opgang van het ganse Scheldebekken stimuleren.

Dit moet gebeuren in nauw overleg met de bevoegde autoriteiten in Zeeland op het gemeentelijke en op het provinciale vlak. De belangen van 'de mensen achter de dijk' moet nauwgezet in het oog gehouden worden. De vergunningen moeten op redelijke gronden worden afgeleverd. Procedureslagen moeten in dit verband worden vermeden. Slechts wanneer het Scheldeverdiepingsverdrag door alle partijen op een eerlijke en constructieve wijze ten uitvoer wordt gebracht, zal een nieuwe aanzet tot een positieve Belgisch-Nederlandse samenwerking ook blijvend in stand gehouden kunnen worden. Dat is althans mijn vurige wens.

Prof. Dr. L.J. Baron Delwaide  
Schepen van de Haven van Antwerpen

# Op weg naar een herstelplan natuur Westerschelde



*Op 17 januari 1995 ondertekenden Nederland en Vlaanderen het verdiepingsverdrag voor de Westerschelde. Met de uitvoering van het verdiepingsprogramma 48'/43' komt niet alleen de scheepvaart, maar tevens de natuur in beweging.*

*In de verdragstekst is aangegeven dat, direct of indirect tengevolge van de verdiepingswerkzaamheden, ongewenste effecten zullen optreden op de natuurwaarden van de Westerschelde.*

*Onderdeel van het verdrag zijn daarom 'herstelwerkzaamheden in verband met het verlies van natuurwaarden'.*

## **OP WEG NAAR EEN HERSTELPLAN**

Rijkswaterstaat Zeeland heeft aan Heidemij Advies opdracht gegeven om, samen met het Rijksinstituut voor Kust en Zee, een plan van aanpak op te stellen. Uitvoering van het plan van aanpak moet leiden tot een Herstelplan Natuur Westerschelde. Het plan van aanpak is op 17 maart gereed gekomen. De beheersvraag die hierin centraal staat is tweeledig: welk verlies aan natuurwaarden zal naar verwachting optreden als gevolg van de verdiepingswerkzaamheden en hoe kan dit verlies worden voorkomen, verminderd of hersteld? De inzet

van Rijkswaterstaat is om binnen het kader van het Bestuurlijk Overleg Westerschelde te komen tot overeenstemming over het herstelplan. Het Bestuurlijk Overleg Westerschelde is gevraagd stappen te ondernemen om tijdig tot die overeenstemming te komen en actief mee te werken aan het realiseren van de herstelwerken. Een uitgangspunt daarbij is een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak. Het Bestuurlijk Overleg zal de mogelijke alternatieven voor herstel toetsen aan de doelen uit het Beleidsplan Westerschelde. Het voorzorgbeginsel zal hierbij een

*Op een groot aantal plaatsen langs de Westerschelde vindt schorranderosie plaats, zoals hier bij het Schor van Waarde.*

belangrijke rol spelen. Op 27 maart 1995 heeft het Bestuurlijk Overleg ingestemd met het plan van aanpak. Zij zal voor 1 januari 1996 een (zwaarwegend) advies geven aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

## **INVENTARISATIE**

De inventarisatie van mogelijke herstelmaatregelen van de natuurwaarden richt zich, in aansluiting op de natuurlijke begrenzing van het watersysteem, op het totale estuarium tussen Gent en het mondingsgebied van de Westerschelde. Er kunnen maatregelen genomen worden voor het behoud of het herstel van het areaal aan platen, slikken en schorren (patroonbeheer) en/of het behoud of het herstel van de natuurlijke dynamiek (procesbeheer). Er zijn zowel buitendijkse als binnendijkse keuzemogelijkheden. Voor de buitendijkse moge-

lijkheden wordt in eerste instantie gedacht aan schorrandverdedigingen, aanpassing van geulrandverdedigingen, vergroting van schorareaal door toepassing van 'landaanwinningswerken' en het verhogen en beschermen van zandplaten. Binnendijkse mogelijkheden zijn het ontpolderen van binnendijkse gebieden (vergroting schorareaal en/of kombergingsvergroting) en de binnendijkse natuurontwikkeling naar het voorbeeld van Plan Tureluur langs de Oosterschelde.

Leo Santbergen, Rijkswaterstaat Directie Zeeland, Afdeling Integraal Waterbeheer en Planvorming (AXW).

*Een strandplevier op de Hooge Platen*



vervolg pagina 1

## De Westerschelde is een 'levensader' voor de gemeente Oostburg

J. van de Velde, voorzitter van de vereniging van Camping-exploitanten, deelt de mening van burgemeester Kruize. Eigenlijk is de West-Zeeuwsch Vlaamse kust vol en kan alleen op zeer beperkte schaal uitbreiding plaatsvinden. Overigens is ondernemend Oostburg het hier niet mee eens. Mevrouw Tiny Maenhout van Toeristisch Bureau Zeeuwsch Vlaanderen is van mening: 'dat kwaliteitsverbetering bij bestaande ondernemers vaak alleen dan mogelijk is, als het bestaande bedrijf wordt uitgebreid. De kwaliteitsverbetering kan het best aan de ondernemers zelf worden overgelaten, zonder inmenging van de overheid'.

### STREVEN NAAR NATUURLIJK KARAKTER

Gedurende het verloop van de fietstocht wordt duidelijk waar de problemen liggen. Binnendijks is het landschap doorsneden met de vele campings, luxe vakantiewoningcomplexen en af en toe een hotel. Daartussen

wringen zich dan nog de dagrecreanten. Op topdagen kan de gemeente Oostburg rekenen op 30.000 tot 60.000 bezoekers. Dat levert op sommige plaatsen problemen op. Mensenmassa's over duinovergangen, gevaarlijke verkeerssituaties en druk op natuurgebieden. Oostburg streeft naar een natuurlijk karakter van haar recreatiegebieden. De samenwerking met- en de creativiteit van het Waterschap Het Vrije van Sluis op dit gebied, wordt dan ook gewaardeerd. De recreant vraagt niet alleen een natuurlijk landschap, maar wil gelijktijdig ook meer ruimte. Tiny Maenhout

*Burgemeester  
Kruize van  
Oostburg:  
'Wij hechten  
aan een goede  
samenwerking'*



Toeristische route langs kustgebied West-Zeeuwsch Vlaanderen

bevestigt dat de grootste aantrekkingskracht wordt gevormd door de kust, maar de belangstelling voor het produkt achter de kust groeit. Toeristisch Bureau Zeeuwsch Vlaanderen speelt hierop in door het hoevertoerisme (appartementen in boerderijen) en boerenboscampings te stimuleren.

### UITNODIGEN VOOR KLEINSCHALIGE DAGATTRACTIES

In samenwerking met de Stuurgroep Euregio Scheldemond wordt het binnenland ontsloten door het aanleggen van bewegwijzerde fiets-, auto- en paardrijroutes. Door het aanbrengen van een

uniforme toeristische bewegwijzering en het uitzetten van dorpswandelingen wordt de toerist nog meer uitgenodigd om kleinschalige dagattracties te bezoeken. Hierdoor wordt de kust ontlast, krijgt de natuur meer ruimte, speelt men in op de wensen van de recreant die op zoek is naar variatie en wordt het toerisme in het binnenland verder uitgebouwd.

### ALLE BELANG BIJ AANTREKKELIJK KUSTGEBIED

De heer J. van de Velde hoopt op een verdergaande samenwerking met de natuur- en milieuorganisa-

ties. Afgelopen jaar is door ondernemers, het Toeristisch Bureau Zeeland en de Natuurorganisaties een gezamenlijk paspoort voor toegang tot de natuurterreinen in Zeeuwsch Vlaanderen uitgegeven en uitgereikt aan iedere verblijfsrecreant. Het is een aardig geïllustreerd boekje, waarin alle landschapstypen (binnen- en buitendijks) en natuurcentra worden belicht. 'Natuur- en milieuorganisaties, ondernemers en overheid zouden veel meer moeten samenwerken' aldus Van de Velde, 'nu bestoken we elkaar vaak via de pers. Niemand van ons wil dat die natuur verdwijnt. We hebben er alle belang bij dat West-Zeeuwsch Vlaanderen een aantrekkelijk kustgebied blijft. Als de recreant duidelijke aanwijzingen krijgt, wat hij wel en niet mag in bepaalde gebieden, waar hij naar toe moet voor bepaalde activiteiten, heeft hij alle begrip voor beperkingen tijdens zijn verblijf. Dat is alleen te bereiken door in goed overleg met elkaar de knelpunten te bespreken. Op die manier blijft Oostburg aantrekkelijk voor de recreant en blijft Oostburg leefbaar voor zijn permanente bewoners, ook na het toeristenseizoen'. (MP)

## COLOFON

De Schelde Nieuwsbrief is een kwartaaluitgave van het Schelde InformatieCentrum dat ressorteert onder het Bestuurlijk Overleg Westerschelde. De nieuwsbrief wordt verzonden naar alle participanten in het Bestuurlijk Overleg Westerschelde en naar alle personen en organisaties die betrokken en/of geïnteresseerd zijn in de ontwikkelingen van de Schelde en haar stroomgebied.

**SHELDE INFORMATIECENTRUM**  
Coördinator: Lillian Withagen

Grenadierweg 31  
4338 PG Middelburg

Correspondentie-adres  
Postbus 8039  
4330 EA Middelburg  
Telefoon 01180 72 238  
Fax 01180 165 00

**REDACTIE**  
Marja Plugge, Frans van Pelt,  
Piet Pijpelink, Jan Hendriksen,  
Cees Visser, Wim de Wilde

**EINDREDACTIE**  
Herman Haas

**OPINIE**  
Prof. Dr. L.J. Baron Delwaide

**FOTOGRAFIE**  
N. Houtekamer, P.C. Meininger  
Rudy Visser en Politie Luchtafdienst Schiphol-Oost

**REDACTIE, VORMGEVING EN PRODUKTIE**  
Van Dongen Public Relations  
Eendrachtsstraat 150  
3012 XR Rotterdam

**OPLAGE**  
750 exemplaren

**OVERNAME VAN ARTIKELEN**  
De overname van artikelen met bronvermelding is mogelijk na toestemming van de redactie.

ISSN 1382-9513