

chelde

rief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM,
NOVEMBER 1995
JAARGANG 2 NR. 5

IN DIT NUMMER

NATUURHERSTEL:

'EEN EMMER AAN MOGELIJKHEDEN'

Een gesprek met gedeputeerde J.G. van Zwieten die leiding geeft aan het Bestuurlijk Overleg Westerschelde **pag 2**



DE SCHELDE, EEN STROOM NATUURTALENT



Een impressie van de presentatie in Antwerpen van de brochure 'De Schelde, een stroom natuurtalent' **pag 6/7**

DE VEILIGHEID OP DE WESTERSCHELDE



Opinie van mevrouw L.C. Poppe-de Looft, Wethouder van de Gemeente Vlissingen, voorzitter van de Taakgroep Westerschelde **pag 8**



Aan een lijntje over de Westerschelde

Varen op de Westerschelde zonder gesignaleerd te worden is praktisch onmogelijk. De Schelde Radar Keten houdt de wacht! Dat is bittere noodzaak: jaarlijks meer dan 100.000 passerende schepen op een smalle route met sterke getijverschillen en niet honkvaste zandbanken is geen kleinigheid. Vijf bemande en dertien onbemande radarposten controleren nu de scheepvaartbewegingen op één van de drukste en moeilijkste vaarwegen in West-Europa. 'Toch zijn ongelukken niet te voorkomen. Bij een plotseling opduikend technisch mankement aan een schip is een aanvaring niet altijd te vermijden. Je kunt er moeilijk een stok tussen steken', zegt P.J. van Tilburg, functioneel beheerder van de Schelde Radar Keten te Vlissingen.

VAN VUURTOREN NAAR RADAR

Scheepvaartbegeleiding is niet nieuw. De Romeinen bouwden zo'n tweeduizend jaar geleden langs de kust van de Middellandse Zee tientallen vuurtorens. Vuurtorens, zowel in letterlijke als figuurlijke zin: hout diende als brandstof. Door de ontwikkeling van de gloeilamp en elektriciteit kwam de zorg voor de veiligheid van de scheepvaart in een stroomversnelling. Ook de loodsen zijn al eeuwenlang raadgever en adviseur

van de kapitein in moeilijk te bevaren wateren. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog werd radar verder ontwikkeld. Juist in een periode dat de vaarwegmarkeringen beperkt waren, maar ook bij slecht zicht en ijsgang, bleek deze techniek een uitkomst. IJmuiden kreeg in 1951 als eerste in Nederland een walradarpost. De uitbreiding van de zee- en binnenvaart en de sterke toename van het aantal gevaarlijke scheepsladingen maakten het noodzakelijk naast de

radarcontrole een informatieverwerkend systeem (IVS) te realiseren. Van Tilburg: 'Met een druk op de knop kunnen alle gegevens van schepen worden opgevraagd. Herkomst, bestemming, diepgang, lading; het zijn allemaal zaken die een rol spelen. Bovendien staan de computers in verbinding met het Hydro Meteo Centrum Zeeland. Golfhoogte, windsnelheid en -richting, waterstanden en zichtmeldingen kunnen direct worden ingelezen. Kortom, een nuttige vraagbaak. Ook voor de schippers'.

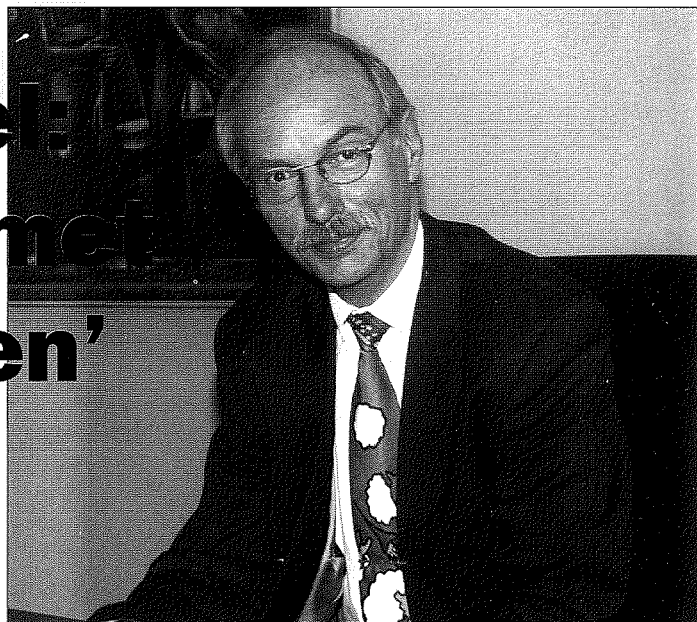
GRENSOVERSCHRIJDEND

De Schelde is een grensoverschrijdende rivier. Sinds de soevereiniteit van België, vastgelegd in het verdrag van Londen in 1839 (Scheidingsverdrag), zijn afspraken gemaakt over de vrije doorvaart van en naar de havens. Ook werd bepaald dat Nederland verantwoordelijk was voor de bebakening en België voor het op diepte houden van de vaargeulen. Bovendien is het toezicht op het gemeenschappelijke loodswezen erin geregeld. In de commissie die dit controleert, de 'Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart', zetelen twee Belgische en twee Nederlandse vertegenwoordigers. In 1976 sloten beide naties een radarverdrag: er moest een keten van aan elkaar gekoppelde radarposten worden gebouwd. Voorloper was de Beperkte Walradarketen. Radiostations in Vlissingen en Zandvliet, de verkeersposten Terneuzen en Hansweert en de posten Waarde en Saeftinge bestreken het grootste deel van de Westerschelde.

Lees verder pagina 4

Gedeputeerde J.G. van Zwieten, voorzitter Bestuurlijk Overleg Westerschelde: 'Confrontatie tussen natuur- en landbouwbelangen moet nog gaan plaatsvinden'

Natuurherstel: 'Een emmer met mogelijkheden'



**HET ABDIJCOMPLEX IN HET CENTRUM VAN
MIDDELBURG IS DE PLEK WAAR HET COLLEGE
VAN GEDEPUTEERDEN VAN DE PROVINCIE
ZEELAND IS GEVESTIGD. OP DEZE HISTORISCHE
PLAATS SPREKEN WE MET GEDEPUTEERDE
J.G. VAN ZWIETEN, SINDS EEN HALF JAAR
VOORZITTER VAN HET BESTUURLIJK OVERLEG
WESTERSCHELDE. ALS OPVOLGER VAN
MEVROUW NEDERHOED-ZIJLSTRA IS HET NU AAN
HEM DE TAAK HIERAAN LEIDING TE GEVEN.**

FUNCTIONEREN BESTUURLIJK OVERLEG

In het Bestuurlijk Overleg zijn de organisaties en overheden vertegenwoordigd die het Beleidsplan Westerschelde hebben ondertekend (zie kader blz 3).

Dit beleidsplan is niet vrijblijvend, er is een concreet actieplan afgesproken tussen de participanten. Het streven is om het Bestuurlijk Overleg te laten functioneren als een centraal punt waar coördinatie en afstemming kan plaatsvinden van allerlei verschillende plannen. Van Zwieten: 'Het Bestuurlijk Overleg heeft een soort regisseursfunctie waar plannen, van veiligheidsverhogende maatregelen tot buitendijkse bouwplannen in een vroegtijdig stadium worden besproken. Helaas functioneert dit nog niet ideaal. Er is dan wel een meldingsplicht, maar er moet vooral een vrijwillige houding zijn van de deelnemers om concrete plannen in een vroegtijdig stadium aan te dragen en te bespreken. Geen enkele overheid kan immers overzien wat de gevolgen zijn van haar activiteiten of plannen. Het vroegtijdig bespreken in het Bestuurlijk Overleg zorgt in ieder geval voor een 'bestuurlijk draagvlak'. Van Zwieten is zich ervan bewust dat

het een groeiproces is en dat een goede communicatie uiteindelijk winst oplevert. 'De medaille heeft twee kanten, enerzijds worden de eigen plannen ingediend voor bespreking en anderzijds kan men meebeslissen over andere plannen' aldus Van Zwieten.

HERSTELPLAN NATUUR WESTERSCHELDE

Het opstellen van het Herstelplan is een duidelijke proef of de 'regio' met een gezamenlijk plan kan komen. Formeel is dit de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk de beslissing. De Minister heeft echter aangegeven dat het advies van het Bestuurlijk Overleg zwaar zal meewegen in de definitieve keuze tussen de verschillende alternatieven. Van Zwieten: 'Deze opstelling van Rijkswaterstaat is uniek en het Bestuurlijk Overleg kan hierbij volledig tot zijn recht komen. Het creëren van een maatschappelijk draagvlak is voor dit plan noodzakelijk. Bij de uitvoering zijn immers planologische aanpassingen en vergunningen nodig van andere overheden. Het is dus pure winst als hier voor in het voortraject draagvlak wordt

gerealiseerd'. De informatie- en inspraakronde is voor Van Zwieten een zeer belangrijk onderdeel. Hij zal dan ook de inspraakavonden persoonlijk voorzitten. Er zijn veel plannen ingediend en het kost tijd deze te verwerken, daardoor is de planning bijgesteld. De bijeenkomsten zijn nu in februari/maart 1996 (zie kader blz 5). Er ligt dan uiteraard geen kant en klaar plan, maar een 'emmer' met mogelijkheden. Wel is er een voorselectie uitgevoerd en zijn onder andere de kosten en het natuurrendement per plan overzichtelijk uitgewerkt. 'Men moet zich goed realiseren dat de echte confrontaties tussen vooral de natuur- en landbouwbelangen nog moeten gaan plaatsvinden. Op basis van de inspraakbijeenkomsten wordt het herstelplan verder uitgewerkt en daarna vindt er nog een laatste terugkoppeling plaats naar alle betrokken deelnemers. Het definitieve advies van het Bestuurlijk Overleg aan de minister zal waarschijnlijk pas half april kunnen uitgaan. Op dat moment hebben we als regio ons zegje kunnen doen en kan de minister moeilijk om ons advies heen' aldus Van Zwieten.

ONTPOLDERINGEN

Een belangrijk onderdeel van het Herstelplan Natuur Wester-

schelde zijn de ontpolderingen. Hierbij wordt door het verleggen van de waterkering een stuk ingepolderd land weer prijsgegeven aan het ecosysteem van het estuarium. Uit studies is namelijk gebleken dat dit wellicht een gunstig effect heeft op zowel de diepte van de vaargeul als de natuurwaarde van het gebied. Van Zwieten: 'Het is duidelijk dat de landbouw hier niet op zit te wachten. Voorwaarde voor mij is dat grondverwerving gebeurt op basis van vrijwilligheid en dat een besluit niet door de strot wordt geduwd. De landbouw is hierbij gewoon een marktpartij. Het is voor mij een streven om herstelprojecten te selecteren die de minste schade aanrichten aan het individuele belang van onder meer de landbouw, maar met het hoogste natuurrendement. Uiteindelijk gaat het om een compromis. Ik voel het als een uitdaging om in die procedure hiervoor maatschappelijk draagvlak te creëren. Een belangrijk punt is om de tegenstanders ervan te overtuigen dat het werkelijk wat oplevert en dat geen hobbyisme wordt bedreven'.

VEILIGHEID

Behalve het Herstelplan Natuur Westerschelde vormt de veiligheid een belangrijk discussiepunt. Vooral door de toenemende inte-

resse om dicht bij de Westerschelde te wonen en te recreëren (zie ook Nieuwsbrief nummer 2). Na het uitkomen van het rapport 'Risico-analyse Westerschelde; vervoer gevaarlijke stoffen' is echter gebleken dat verschillende oevers langs de Westerschelde en enkele binnendijkse gebieden in de gevarenzone liggen. Van Zwieten neemt deze problematiek zeer serieus. Hij vindt het onaanvaardbaar dat huidige risicocontouren (zie figuur) op het land komen. 'De vaarwegbeheerder is primair verantwoordelijk voor de veiligheid en zal met bronmaatregelen de veiligheid tot aanvaardbare normen moeten terugbrengen'. De Schelde Radar Keten is één van de bronmaatregelen die al genomen is. Een werkgroep is momenteel aan het onderzoeken wat de effecten zijn van de genomen maatregelen en welke maatregelen verder nog kunnen worden genomen. Van Zwieten: 'als het op de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal mogelijk is om risico's sterk te beperken, moet het op de Westerschelde ook kunnen'.

Lees verder pagina 5

Van beleidsplan tot actieplan

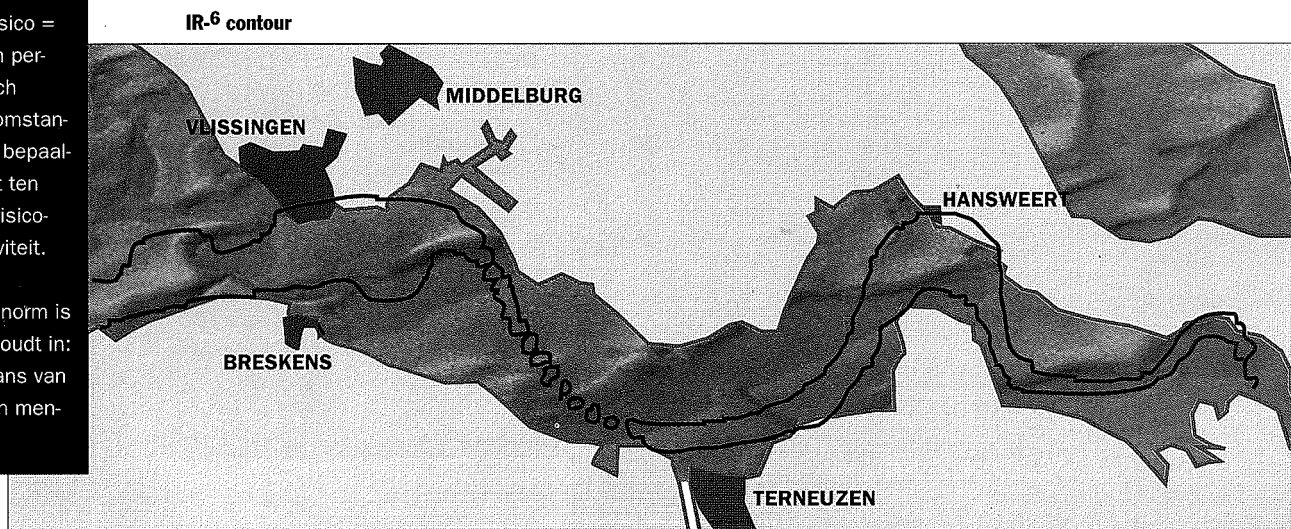
Hoe we met de Westerschelde om willen gaan en welke ontwikkelingen we wel of niet willen stimuleren, is beschreven in het Beleidsplan Westerschelde.

Dit plan is opgesteld en ondertekend door alle organisaties die bestuurlijke verantwoordelijkheden hebben in de Westerschelde (participanten): de Provincie Zeeland; de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Financiën en Economische Zaken; de Waterschappen Het Vrije van Sluis, De Drie Ambachten, Noord- en Zuid-Beveland, Hulster Ambacht en Walcheren; de gemeenten Vlissingen, Sluis-Aardenburg, Terneuzen, Valkenisse, Oostburg, Kapelle, Westkapelle, Borsele, Reimerswaal, Hontenisse en Hulst. Met elkaar zijn de krachten gebundeld en is er een gezamenlijk actieplan afgesproken.

Toelichting IR⁶ contour

Het individueel risico = het risico dat een persoon loopt die zich onder bepaalde omstandigheden op een bepaalde plaats bevindt ten opzichte van de risico-opleverende activiteit.

De weergegeven norm is 10⁻⁶ (IR⁶). Dat houdt in: een overlijdenskans van één op de miljoen mensen per jaar.



Aan een lijntje over de Westerschelde

Een bezwaar van dit systeem was dat kleine en zwaar beladen schepen soms afgeschermd werden door grotere.

De centrales stonden 'slechts' telefonisch met elkaar in verbinding. 'Grenzen op het werkgebied bestaan nu niet meer', aldus Van Tilburg, die daarmee doelt op de grensoverschrijdende samenwerking. Sinds 1 maart 1991 is de walradarketen compleet. De oude posten maken met vernieuwde apparatuur deel uit van het 'vang-net'. De kosten voor de Schelde Radar Keten, ruim 190 miljoen gulden, zijn voor negentig procent betaald door België; Nederland betaalde het restant. Bij de financiering van de exploitatielasten wordt ook de verdeelsleutel 90%-10% gehanteerd. Deze kosten bedragen op jaarbasis ondermeer 1 miljoen gulden aan datalijnen, de loonkosten van de radarwaarnemers uit het bestand van ongeveer 180 SRK-personeelsleden en circa 8% jaarlijks van de oprichtingskosten voor de technische exploitatie.

BETONNEN KOLOSSEN

In Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet houden Nederlandse en Vlaamse rijksambtenaren op grote schermen de schepen in de gaten. De gegevens die de onbemande betonnen kolossen met rode kap en radarsensor verstrekken, dienen als technische ondersteuning bij het

bevorderen van de veiligheid en vlotte doorvaart op de Westerschelde. De stations in Oostende, Cadzand, Hoofdplaat, Prosperpolder, Liefkenshoek, Kallo, Kruisschans, Zandvliet, Saeftinge, Waarde, Baarland, Vlissingen, Kaapduinen en Westkapelle zijn inmiddels vertrouwde elementen van de Scheldekustlijn. Ze variëren in hoogte van 25 tot 50 meter boven NAP. Elk schip ligt nu binnen het bereik van twee tot drie radarsensoren. Alle informatie van de sensoren en een stroom van informatie over de schepen wordt verwerkt in de computers van het radar-waarnemingssysteem en het Verkeersbegeleidingssysteem. De computers maken het mogelijk de schepen automatisch te volgen op grote daglichtschermen. Het werk voor de operators is door de introductie van deze schermen aanzienlijk verbeterd. Voor die tijd was een donkere ruimte noodzakelijk om de beelden te kunnen bewerken. Bij het zogenaamde 'automatisch doelvolgen' worden ondermeer landcontouren, boeienlijnen en markeringen toegevoegd.

FOLDERS

Honderddertig kilometer lang, van ver voor Zeebrugge tot aan Antwerpen, worden alle vaarweggebruikers voor de Westerschelde 'onder curatele gesteld'. Een uit-

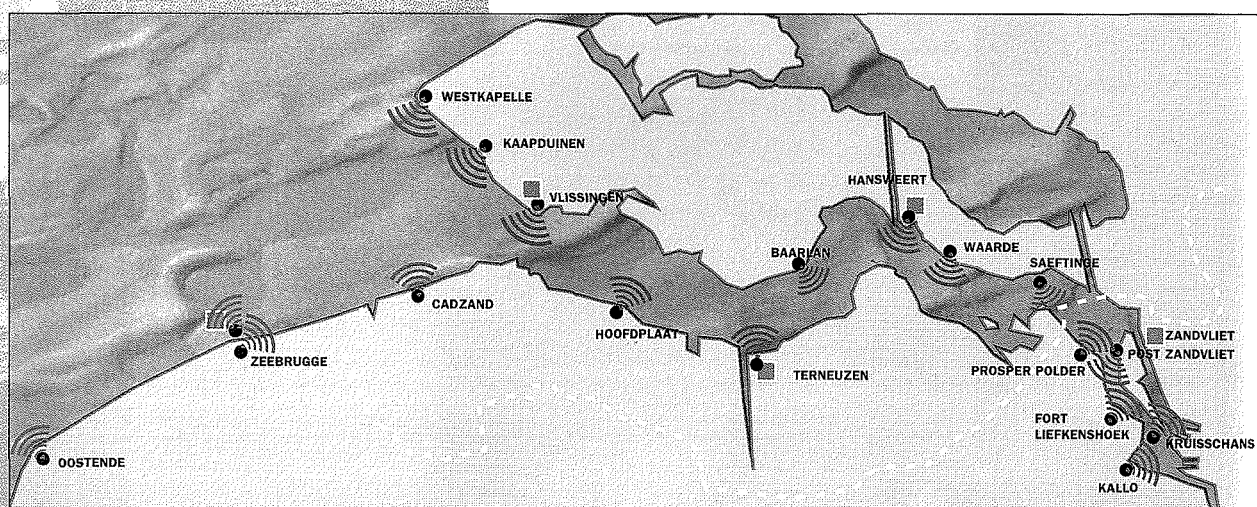
gebreid informatienetwerk brengt de kapiteins en schippers op de hoogte van de regels. Zo staan er al bij de kustposten van Dover en Southampton dozen vol Engelstalige folders gereed. Zelfs een argeloze waterrecreant die via Zeebrugge of Oostende nadert, krijgt van de havenmeester aldaar tekst en uitleg over de werking van de Schelde Radar Keten.

LOODSEN

De Schelde Radar Keten vormt slechts een onderdeel van een pakket van maatregelen om de veiligheid en doorvaart te stimuleren. In een afgebakend gebied - van Antwerpen tot veertig kilometer uit de kust van Vlissingen - dat qua grootte is vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat, moeten de schepen voldoen aan de eisen die gesteld worden door de autoriteiten. Daartoe behoren ondermeer scheepsradar en een loodsplicht. De overheid verplicht zich om de bebakening te onderhouden en deze op de goede plaats te houden. De zorg voor voldoende loodsen is een andere verplichting. Om schepen die gebruik maken van het gebied te kunnen identificeren, zijn langs de kust drie radiopeilstations opgesteld. Zodra een schip via de marifoon uitzendt, wordt haar positie bepaald via een kruispeiling. Communicatie is een belangrijk

Radartoren

Centrale





onderdeel van het systeem. Zenderparken zijn noodzakelijk voor het contact tussen wal en schip. Scheepsladers, kustwacht, sleepdiensten en reddingsmaatschappijen maken er eveneens gebruik van. De samenwerking tussen de loodsen en verkeersbegeleiders verloopt inmiddels, na een wat moeizame start, goed. Loodsen benutten bij het nemen van beslissingen de informatie die via de Schelde Radar Keten wordt aangeleverd. Duidelijke afspraken over de coöperatie tussen waarnemer en loods liggen hieraan ten grondslag. 'Competentieperikelen bestaan nu niet meer', zegt Van Tilburg, 'althoewel er nog verbeteringen mogelijk zijn, werkt het systeem naar volle tevredenheid. Snellere en meer flexibelere radarschermen vereisen in de toekomst minder handelingen van de waarnemers. Dan komt er nog meer aandacht voor de scheepvaart'.

VEILIGHEID EN ECONOMISCH BELANG

De greep op de scheepsbewegingen, het totaaloverzicht, is door de invoering van de SRK sterk verbeterd. Voor sommige binnenvaartschippers ligt deze 'omhelzing' nog gevoelig. Van Tilburg: 'In deze oude bedrijfstak geldt immers het recht van vrije doorvaart. Deze regel geldt in principe op de Westerschelde ook nog. Je ziet aan een zwart schip ook niet welke mensen er aan boord zitten. De één wil aan het lijntje worden gehouden, de ander weet het zelf wel. Maar iedere vaarweggebruiker wordt op

dezelfde manier behandeld. Overigens heeft bijvoorbeeld een jacht geen meldplicht. Naast het veiligheidsaspect noemt Van Tilburg de economische voordelen van de Schelde Radar Keten (gekoppeld aan het informatiesysteem) als een van de grote pluspunten. 'Het systeem bewijst uiteenlopende diensten: van hulp bij het versassen (schutten) bij de sluizen tot informatie verspreken over een vrije ligplaats. Ook het ad rem reageren op het vervoer van gevaarlijke stoffen is nu mogelijk. Snel laden en lossen wordt sterk bevorderd. Met een praktijkvoorbeeld besluit Van Tilburg zijn opsomming van voordelen: 'Het gebeurt nogal eens dat een schip op de rede van Vlissingen op drift slaat. Schepen die daar voor anker liggen, krijgen ankerbewaking: op het radarscherm wordt er een windowtje om heen geplaatst. Zo gauw het schip hier buiten komt, wordt er gealarmeerd. De radarwaarnemer waarschuwt dan over de marifoon de kapitein. Via een bevoegde loods krijgt het schip vanaf de centrale in Vlissingen Loodsen Op afstand. Dat betekent dat vanachter de radarschermen aanwijzingen worden gegeven totdat er een loods aan boord van het driftende schip is gezet'. (P.P.)

Nadere informatie over dit onderwerp kunt u verkrijgen bij de heer P.J. van Tilburg, telefoonnummer 0118 424700.

Natuurherstel: Een emmer met mogelijkheden

vervolg pagina 3

SCHELDE INFORMATIECENTRUM

Het Schelde InformatieCentrum (SIC) vormt een belangrijke schakel tussen het bestuurlijke proces en het vergroten van het maatschappelijk draagvlak.

Van Zwieten: 'het Schelde InformatieCentrum doet heel goed werk en ik ben daarom teleurgesteld dat de meeste gemeenten niet aan hun verplichting voldoen, waardoor er nu een financieel zwaard van Damocles boven hangt. Het Schelde InformatieCentrum is van ons allemaal en alle participanten moeten daar naar verhouding aan meebetalen, dus ook de gemeenten!'. (H.H.)

Planning Project Herstel Natuur Westerschelde

Om een zorgvuldige voorbereiding van de inspraak mogelijk te maken en betrokken bestuurders en belangenorganisaties voldoende tijd te geven voor intern overleg binnen hun organisatie, is besloten de inspraakavonden niet in november te houden (zoals eerder vermeld), maar in de periode februari/maart 1996. In hoofdlijnen ziet de projectplanning er nu als volgt uit:

18 December 1995:

- Bestuurlijk Overleg Westerschelde(BOWS):

Vaststelling alternatievennota op hoofdlijnen

1 Februari 1996(uiteindelijk):

- Toezending definitieve alternatievennota t.b.v. de inspraak

Februari/Maart 1996:

- Informatieve/voorlichtingsavonden voor

bestuurders + inspraakmogelijkheid

- Inspraakavonden voor belangenorganisaties en burgers

Eind april 1996:

- BOWS; Vaststelling Inspraak- en Antwoordnota

Advies aan de minister van Verkeer & Waterstaat over

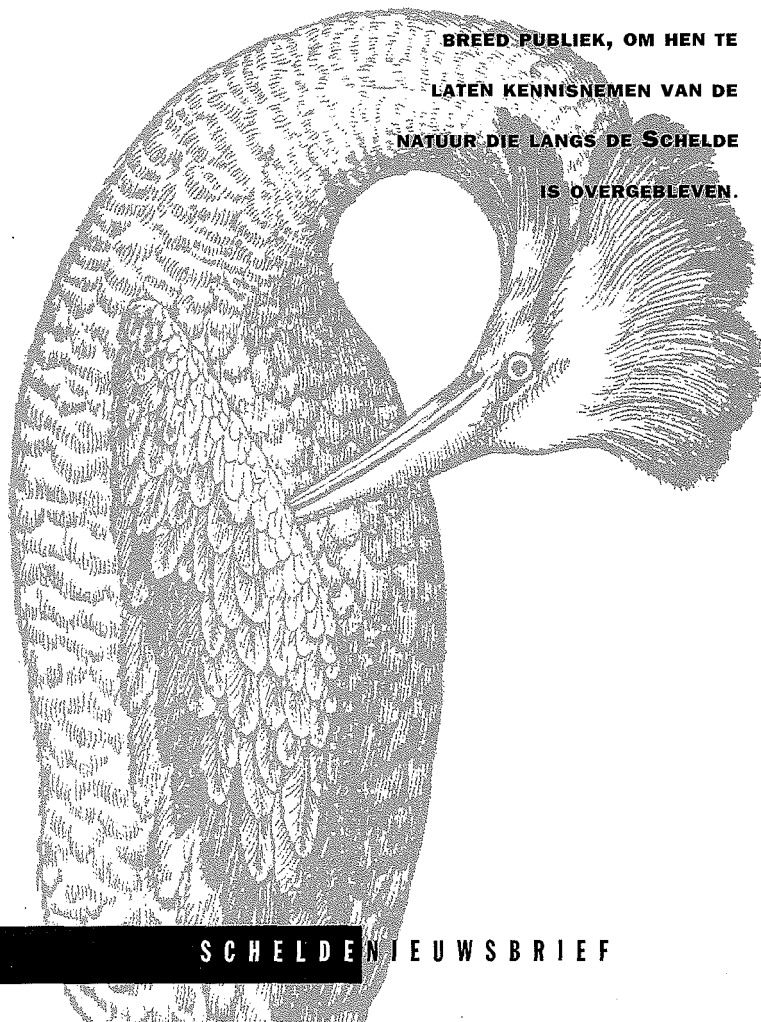
gewenste pakket herstel mogelijkheden

Nadere mededelingen over inspraak volgen in diverse dag- en weekbladen.

De Schelde, een stroom natuurtalent

**OP 19 OKTOBER WERD DE
BROCHURE 'DE SCHELDE, EEN
STROOM NATUURTALENT' IN DE
MARMEREN ZAAL VAN DE
ANTWERPSE DIERENTUIN
GEPRESENTEERD.
DE BROCHURE IS EEN GEMEEN-
SCHAPPELIJKE UITGAVE VAN HET
MINISTERIE VAN DE VLAAMSE
GEMEENSCHAP, MINISTERIE
VOOR VERKEER EN
WATERSTAAT EN DE ZEEUWSE
MILIEUFEDERATIE.**

**ZE IS BEDOELD VOOR EEN
BREED PUBLIEK, OM HEN TE
LATEN KENNISNEMEN VAN DE
NATUUR DIE LANGS DE SCHELDE
IS OVERGEBLEVEN.**



SCHELDELANDSCHAP

Als u zich afvraagt waarom iedereen zich zo druk maakt over de natuur in het Schelde-estuarium en wat er zo uniek is dat het zeker behouden moet worden, vindt u in de nieuwe brochure 'De Schelde, een stroom natuurtalent' meerdere antwoorden. De mooi uitgegeven brochure schetst niet alleen de geschiedenis van de Schelde, het belang van de overgang van zout naar zoet water en de werking van het getij. Ze geeft ook met behulp van overzichtstekeningen (zie figuur) en foto's een duidelijk beeld over de flora en fauna langs de Schelde: welke bodemdieren, planten, vissen en vogels kan ik verwachten, waarom juist daar en hoe zit het met de voedselketen?

EVENWICHT

Bij de presentatie in Antwerpen hebben verschillende Vlaamse en Nederlandse sprekers hun visie op het natuurbeleid in het Schelde-estuarium toegelicht. Als rode draad door de spreekbeurten liep de gedachte dat behoud van natuur niet moet worden gezien als een element dat op gespannen voet staat met veiligheid, recreatie en economie. Er moet juist een evenwicht worden gevonden tussen deze belangen. Toch had iedere spreker vanuit zijn achtergrond ook een eigen boodschap.

VISIES OVER NATUURBELEID UIT VLAANDEREN EN NEDERLAND

'We moeten de samenhang zien tussen de verschillende leefgemeenschappen en processen in het estuarium. We moeten niet kiezen voor één oplossing voor één probleem, maar voor een geheel van oplossingen voor het geheel aan problemen' volgens Patrick Meire (Instituut voor

Natuurbehoud). Koen de Smet (AMINAL, afdeling Natuur) hoopt te komen tot één groot staatsnatuurreservaat Schelde. 'De waterkwaliteit verbetert. Nu is het moment om in te grijpen. Het beeld van een schone Schelde met honderden vissers, duizenden fietsers en aalscholvers op iedere paal moet haalbaar zijn. Otters zijn geen groene jongensdromen meer.'

Bij de uitvoering van het Sigmaplan (het Deltaplan voor Vlaanderen, 1977) moet consensus zijn tussen ecologie, economie en veiligheid. Het is duidelijk te zien dat de milieuc component in de loop der jaren een steeds belangrijker rol is gaan spelen (Willy Graré, Vlaamse Ministerie Openbare Werken).

'De natuur- en milieubeweging kan een *partnerrol* spelen met de overheid' vindt Thijs Kramer van de Zeeuwse Milieufederatie (ZMF), 'zij streven vaak dezelfde doelen na. Maar zodra het tempo van uitvoering of de financiële verdeling van middelen daartoe aanleiding geven, zal de milieubeweging de *kritische rol* op zich nemen. Als er vóór de uitvoering van de verdieping bijvoorbeeld geen goed Herstel Plan Natuur ligt, zal de ZMF alles doen om de vergunningen die nodig zijn voor de verdieping tegen te houden'.

'Een alomvattend beheersplan waarin alle factoren op elkaar zijn afgesteld met als randvoorwaarde veiligheid', dat is volgens Hugo Abts (medewerker van het kabinet Kelchtermans) het beleid in Vlaanderen als het gaat om de Schelde. 'Natuurbehoud is geen lokale zaak meer' en 'het streven naar een integraal waterbeheer is een permanente zaak die we gestalte willen geven.' zijn ook uitspraken van hem. Uitspraken die nauw aansluiten bij de visie van Henk Saeijs (Rijkswaterstaat Directie Zeeland): 'Vlaanderen en Nederland moeten grensoverschrijdend samenwerken aan



geleide ecosysteemontwikkeling, met oog voor elkaars belangen. Daarin past een herstelplan natuur voor het gehele Schelde estuarium van Gent tot en met het Zwin'.

AANDACHT

Er werd vooruitgeblikt op het symposium ' Integraal Waterbeheer Schelde-estuarium' dat op 6 en 7 december in Antwerpen wordt georganiseerd en waar veel prominente sprekers aanwezig zullen zijn.

De Schelde krijgt eindelijk de aandacht die ze verdient. Terecht want: 'De Schelde blaakt van natuurtalent'.

Informatie over het symposium wordt verstrekt door vzw WEL

(telefoon 0032 33537253).

De brochure 'De Schelde, een stroom natuurtalent' is te verkrijgen via het Schelde InformatieCentrum

(telefoon 0118 67 22 38).
(L.W.)



Funt



Grauwe gans



Bergeend



Smient



Krakeend



Wintertaling



Wilde eend



Pijlstaart



Slobeend



Tafelend



Waterhoen



Scholekster



Kluut



Kievit



Rosse gruto



Wulp



Zwarte ruiter



Turehuur

De veiligheid op de Westerschelde

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over een druk bevaren rivier als de Westerschelde is niet zonder risico. Daar zijn alle overheidsinstanties die daar mee te

maken hebben, inclusief de gemeente Vlissingen, zich terdege van bewust. Vlissingen is het ook eens met de normen die er landelijk zijn afgesproken over welk risico nog acceptabel is om mensen aan bloot te stellen. Een individueel risico van één op de één miljoen is aanvaardbaar. Een groter risico niet. Het risico is op sommige plaatsen langs de Westerschelde, met name voor de stad Vlissingen zo groot, dat er maatregelen nodig zijn om dat risico te beperken. Anders kan niet aan die norm worden voldaan. En daar ontstaat verschil van inzicht. Ik ben van mening dat problemen moeten worden aangepakt aan de bron. Dat zijn in de eerste plaats de schepen die de gevaarlijke stoffen vervoeren. Ook als bron zouden kunnen worden aangemerkt de enkele bedrijven langs de Schelde die de gevaarlijke stoffen aan- en afvoeren.

Dat zijn er niet zo veel, want het te hoge risico geldt uitsluitend voor gevaarlijke, tot vloeistof verdichte gassen (zoals ammoniak) die in bulk worden vervoerd.

Ik ben er tegenstander van dat, om het risico te beperken, er planologische maatregelen op de oevers zelf worden genomen. Dit geldt vooral als het bestaande woonkernen zoals de stad Vlissingen betreft. Eén van die maatregelen is een al dan niet tij-

lost ook niets op. Er mogen geen nieuwe woningen bij (te gevaarlijk). Maar wat doen we dan met de mensen die toevallig al in Vlissingen wonen? Is het maatschappelijk aanvaardbaar om die wel aan een hoger risico bloot te stellen? Ik zou dat onze bevolking niet kunnen uitleggen. Een derde argument is, dat het ook niet nodig is. Ik ben ervan overtuigd dat aangaande de scheepvaart maatregelen te nemen zijn die ook de vaart langs Vlissingen zo



Mevrouw L.C. Poppe-de Looff

delijke bouwstop voor nieuwe ontwikkelingen. Een bouwstop, geen mogelijkheid om je stad te kunnen vernieuwen of zelfs maar 'bij te kunnen blijven' is voor een stad dodelijk. Geen nieuwe investeringen kunnen doen betekent het inzetten van een achteruitgang die niet te stoppen is. En het mag toch nooit zo zijn dat een hele stad (Vlissingen) wordt opgeofferd aan het wel en wee van een paar gastterminals. Een bouwstop

veilig maken, dat het risico voor iedereen, ook op de boulevard van Vlissingen, aanvaardbaar wordt. Als dat op de Nieuwe Waterweg of zelfs het Kanaal van Gent naar Terneuzen lukt, moet dat ook voor Vlissingen kunnen.

Mevrouw L.C. Poppe-de Looff
Wethouder Gemeente Vlissingen,
voorzitter Taakgroep
Westerschelde

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.

SCHELDE INFORMATIECENTRUM
Coördinator: Lilian Withagen

Grenadierweg 31
4338 PG Middelburg

Correspondentie-adres
Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Telefoon 0118 67 22 38
Fax 0118 61 65 00

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

EINDREDACTIE
Herman Haas

OPINIE
L.C. Poppe-deLooff

FOTOGRAFIE
Ruben Oreeel, Jan van de
Broeke, Meetkundige Dienst
RWS, Dick Sellenraad, Persmap
19 oktober '95 Antwerpen

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

OPLAGE
1100 exemplaren

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

ISSN 1382-9513