

IN DIT NUMMER

OVER WELKE WESTER- SCHELDE SPREKEN WIJ

De veranderingen van de Westerschelde door de eeuwen heen. **pag. 4**



BALANCEREN TUSSEN VEI- LIGHEID EN ECONOMISCHE BELANGEN

Hank Prins legt in een interview uit welke knelpunten er zijn. **pag. 6**

RUBRIEKEN

ScheldeNieuws **pag. 3**

Scheldemonitor
Recente evoluties
in de zeehavens langs de
Schelde **pag. 5**

Inspiratiebron
De lichtjes van de Schelde
pag. 7

Wonen en werken
De "Groeve": zonder ver-
leden geen toekomst
pag. 8

Het Eilandje van havengebied tot bruisende stadswijk



Rijnkaai

Het staat als een paal boven water dat Antwerpen veel te weinig gebruik maakt van zijn unieke ligging. Alle zones in de buurt van water liggen er bijna verwaarloosd bij. Maar daar komt nu verandering in, stelt René Daniëls, projectleider van het Eilandje en stadsbouwmeester van Antwerpen.

Direct ten noorden van de Antwerpse binnenstad ligt, volledig omringd door dokken, het Eilandje, het vroegere hart van de haven. In dit gebied, dat al dateert van 1550, gaf Napoleon begin 19de eeuw opdracht tot het graven van het Bonaparte- en Willemdok. 'In de 20ste

eeuw verschoven de havenactiviteiten naar de nieuwe dokken ten noorden van de stad. Het Eilandje kwam verlaten tussen stad en haven te liggen. De volkse buurt, die ooit bruisde van leven en bedrijvigheid, liep leeg en verpauperde', vertelt René Daniëls.

STAD AAN DE STROOM

'Eind jaren '80 groeit bij het stadsbestuur het besef dat de noordelijke en zuidelijke wijken van Antwerpen stevige impulsen nodig hebben. Het project 'Stad aan de Stroom' ontstaat, een prestigieus en ambitieus plan van de hand van architect Manuel de Solà-Morales. Het Eilandje is even hét onderwerp van gesprek in Antwerpen, maar in '95 verdampst deze droom: de plannen zijn misschien te idealistisch

en in elk geval niet genoeg uitgewerkt om bevolking en bestuur mee te krijgen. Ook is het bestuur niet daadkrachtig genoeg,' besluit Daniëls. Toch leeft de droom verder en in '97 laat het stadsbestuur bestuderen wat op korte termijn realiseerbaar is. Daniëls schrijft op basis van deze studie een notitie over de mogelijkheden van het gebied. Antwerpen krijgt de smaak weer te pakken. Er komt een kosten-batenanalyse en een concreet Plan van Aanpak, dat het stadsbestuur in '99 officieel aanvaardt. Daniëls wordt benoemd tot stadsbouwmeester van Antwerpen.

HET MASTERPLAN

'Buro 5 Maastricht' onder leiding van Daniëls krijgt de opdracht om het Masterplan voor het Eilandje uit te werken en moet daarbij rekening houden met de aanwezige historische, stedenbouwkundige en architectonisch waardevolle elementen. Voor de stadsbouw-

meester is dit niet het eerste stadsvernieuwingsproject van die omvang. Eerder was hij al betrokken bij Kop van Zuid (Rotterdam) en de ontwikkeling van de Drechtsteden in Nederland.

Begin 2002 wordt het Masterplan goedgekeurd. Daniëls: 'Het stippelt de nieuwe toekomst voor het gebied uit en is vernieuwend, omdat het het grootste ontwikkelingsplan is dat ooit gemaakt werd in Vlaanderen.'

Hoe pak je de coördinatie van zo'n groot project aan? 'Dat vereist een goede organisatie en goede afspraken. In het begin namen de stad en de haven zelf niet genoeg verantwoordelijkheid. Nu liggen de plannen op tafel en in 2005 loopt mijn opdracht af. Dan moet de stad de fakkel overnemen en de plannen realiseren. Ik vertel vaak aan veel mensen hoe belangrijk dit project is en hoeveel kansen Antwerpen hiermee krijgt. Dat besef begint nu wel te komen.'

STAD OVER DE STROOM

'Mijn visie op Antwerpen is geïnspireerd op de verdedigingslinie van Brialmont, waarbinnen de noordelijke wijken volwaardig stadsgebied waren', verduidelijkt de Nederlandse stedenbouwer. 'De stedelijke ontwikkeling trok daarna steeds verder landinwaarts, en de zone langs de rivier werd steeds troostelozer. De stad moet daarom weer samenhang en een gezicht krijgen langs de Schelde. Ik zie het als één van mijn hoofdopdrachten om ervoor te zorgen dat de Schelde weer een gezellige plek wordt in de stad. Wandelboulevards en open plekken moeten attractie-elementen langs de Scheldeboorden verbinden. De verbinding tussen de 'stenen' rechteroever en de 'groene' linkeroever van de Schelde moet versterkt worden, zodat Antwerpen ook een 'Stad OVER de Stroom' wordt. Hierbij denk ik aan waterbussen en watertaxi's, maar in de eerste plaats aan bruggen.'

EERSTE FASE

De ontwikkeling van het Eilandje startte overigens al in '98 rond de Oude Dokken (Willemdok en Bonapartedok). Er vestigen zich de laatste jaren nieuwe horecazaken, advocaten- en architectenbureaus en het aantal projecten neemt toe: het ombouwen van het Willemdok tot jachthaven, nieuwe panden voor het Koninklijk Ballet van Vlaanderen en de Filharmonie, de renovatie van het St. Felixpakhuis, de verbouwing van de oude hangar aan de Rijnkaai tot mediacentrum en nieuwbouw temidden van oude pakhuizen. Ook de kaaien van de Oude Dokken worden stelselmatig heraangelegd. Tussen deze twee oudste dokken van Antwerpen zal het Museum aan de Stroom (MAS) moeten verrijzen. Hier worden de collecties van het Scheepvaartmuseum, het Volkskundemuseum, het Vleeshuis en het Industrieel erfgoed samengebracht in een nieuwe panoramische presentatie over de geschiedenis van de stad Antwerpen, de haven en de scheepvaart. 'Het MAS moet een belangrijk keerpunt worden, een impuls voor de ontwikkeling van de rest van het Eilandje', vertelt de projectleider.

Na de Oude Dokken is het nu de beurt aan de maritieme Montevideowijk. Het Havenbedrijf verkoopt hier enkele historische havenpanden: de Montevideo magazijnen (links op de foto), de Shop (voormalig aanwervingslokaal voor havenarbeiders) en de magazijnen van de Red Star Line, de rederij die landverhuizers naar Amerika vervoerde. Hier wordt het Migratiemuseum gevestigd. Op de kade van het Kattendijkdok komen nieuwe woontorens, ontworpen door Europese toparchitecten.

De gronden van de eerste fase liggen op wandelafstand van het historisch centrum.



De Shop

De accenten liggen op cultuur, kwalitatieve woningbouw voor alle bevolkingslagen en kantoor- en commerciële ruimte. Daniëls: 'Ik ontdekte een wantrouwen bij overheid en bevolking, omdat er al zolang loze beloften gedaan zijn. De bevolking denkt dat dit enkel een project voor yuppies is. Er komen echter niet alleen hippe lofts, maar we voorzien ook in sociale woningbouw, o.a. in de Cadixwijk, en zelfs een 'sociale' jachthaven in het Kempisch Dok, met lagere liggelden voor o.a. woonboten. Als we kwaliteit naar de stad brengen – ook in de sociale woningbouw – keert de huidige stadsvlucht vanzelf.'

TWEDE FASE

In een volgende fase worden het Droogdokeneiland en het Mexico-eiland aangepakt. Dit project moet het Eilandje ondermeer verrijken met een congrescentrum en architectuur van topniveau (zoals het Guggenheim-museum in Bilbao).



'Een cruciale factor is het tracé van de nog aan te leggen Oosterweelverbinding, de noordelijke sluiting van de ring rond Antwerpen. Ik onderhandel met de betrokken instanties om te vermijden dat die dwars door het gebied getrokken wordt. Ook al kun je van zo'n brug een mooie 'landmark' in het stedelijke landschap maken.' Hoewel de volledige

ontwikkeling van het Eilandje nog jaren zal duren, is de toon duidelijk gezet. Antwerpen tinnert aan de weg. (KW)

Meer informatie:
Projectbureau Eilandje
Kattendijkdok Oostkaai 2
2000 Antwerpen
tel: +32 (0)3 232 72 56
e-mail pbe@skynet.be
website www.eilandje.be

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



FORUMDISCUSSIE WESTERSCHELDE OP DUURZAAM ZEELAND

Het internetportaal Duurzaam Zeeland (www.duurzaamzeeland.nl) heeft onlangs een forumdiscussie geopend over de toekomst van de Westerschelde. Het forum wordt kort ingeleid met een schets over de uitdagingen en dilemma's. Via een aantal verwijzingen naar internetsites en het beschikbaar stellen van online documenten kan de bezoeker zich verder verdiepen in de problematiek. Het forum is bereikbaar via de menuopties: 'Forum' en vervolgens 'Toekomst van Zeeland'.

2E SCHELDEKRANT

In juni verschijnt de 2e Scheldekrant: een grensoverschrijdende, gemeenschappelijke uitgave van het Scheldefonds en het Schelde InformatieCentrum. Verschillende aspecten van het Schelde-estuarium komen weer aan bod. Recreatie en toerisme krijgt speciale aandacht. De krant wordt verspreid via bibliotheken, gemeentehuizen en bezoekerscentra in Vlaanderen en Nederland. Bedrijven die de krant gratis onder hun medewerkers willen verspreiden kunnen de krant bestellen via : info@scheldefonds.org of info@scheldenet.be

CURSUS VOOR SENIOREN OVER DE SCHELDE

Het Regionaal Opleidingen Centrum in Zeeland organiseert op Tholen in de week van 19 t/m 23 juli een seniorencursus over de

Westerschelde en de Zeeschelde. Er zijn lezingen en excursies die in het teken staan van economie, geschiedenis en veiligheid. Via de heer Reinhoudt kunt u informatie inwinnen: telefoon +31(0)113 231170 of via email: ereinhoudt@roczeeland.nl

ProSes: SCHELDE STEEDS MEER IN BEELD

Steeds meer onderzoeken en studies die worden uitgevoerd in het kader van het opstellen van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium komen beschikbaar. Wilt u volledig op de hoogte blijven: bezoek dan regelmatig de website van ProSes (www.proses.nl of www.proses.be). Naast de studies treft u daar ook beelden van de Schelde in de vorm van foto's, kaarten en video's.

NAUTISCH NIEUWS REGIO SCHELDE

Nautisch Nieuws Regio Schelde is een nieuwsbrief over de Nautische Veiligheid op de Westerschelde en de Vlaams-Nederlandse samenwerking op nautisch gebied. De nieuwsbrief is bedoeld voor iedereen die betrokken is bij een veilige en vlotte scheepvaart in de Schelderegio. In de nieuwsbrief worden de verschillende projecten toelicht. Voor een abonnement of exemplaren van deze nieuwsbrief kunt u contact opnemen met mw. S. Simonse, tel. +31 (0)118668737, email: e.simonse@dzl.rws.minvenw.nl

Over welke Westerschelde spreken wij?

De Schelde door de eeuwen heen

Een oude kaart van de Westerschelde ziet er uiteraard anders uit dan de huidige. De veranderingen van Kreekrak, Saeftinge, Braakman en het gebied rond Borsele zijn inmiddels redelijk bekend. Maar wie in plaats van één kaart, een serie afbeeldingen bekijkt voorzien van tekst en uitleg, kan toch verrast worden.

De verschillen blijken ineens heel groot en ook het tempo van de veranderingen roept verwondering op.



Deskundigen op het gebied van bodemveranderingen in de Westerschelde informeerden op 8 december 2003 geïnteresseerden die betrokken zijn bij de voorbereidingen van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Dat is van belang, immers de Ontwikkelingsschets omvat verschillende projecten die invloed kunnen hebben op bodemveranderingen, zoals de verruiming van de vaargeul, veiligheid tegen overstromingen en het verbeteren van de natuurlijkheid van het estuarium.

Bij deze onderwerpen spelen veranderingen in geulen, kreek, platen, schorren en slikken een belangrijke rol. De wetenschap die deze veranderingen bestudeert heet morfologie, een vrij jonge loot met een hoog technutengehalte.

KIJK EN VERWONDER

De plaatjes vormen de hoofdmoot van dit artikel, niet de praatjes. Zo leert figuur 1 ons dat er rond het begin van onze jaartelling helemaal geen Westerschelde bestond! Het water van de Schelde, Maas en

Waal stroomde toen waarschijnlijk ter hoogte van het huidige Dordrecht via de gemeenschappelijke uitmonding Helinium in de Noordzee.

Figuur 2 laat zien dat omstreeks 1300 de situatie ingrijpend is gewijzigd. Het waterpeil in de Noordzee is waarschijnlijk met 20 cm per eeuw gestegen en stormen veroorzaakten vele blijvende overstromingen. Het meeste Scheldewater stroomde toen via Kreekrak en Oosterschelde naar de Noordzee, een kleiner deel via de Westerschelde die toen nog Honte heette.

Bekijken we Zeeland vijfhonderd jaar later (figuur 3, de achtergrondkaart) dan valt allereerst op dat Sloe en Braakman veel smaller zijn geworden en dat Saeftinge is verdronken. Het plaatje van de Westerschelde met zijn geulen, kreek, platen en slikken komt ons al bekend voor.

De rode lijn in figuur 3 die de huidige contouren aangeeft lijkt de oude vorm aardig te volgen. Bij nadere beschouwing blijkt echter dat elke geul, kreek, plaat en schor zijn gewijzigd, soms in aanzienlijke mate. Kijk bijvoorbeeld naar het Gat van Ossenisse dat in 1800 smal en diep landinwaarts steekt, en nu juist breed en nog nauwelijks als gat herkenbaar. Iets soortgelijks zien we oostelijk van Waarde en ook bij Borsele. Daarentegen verandert de Pas van Terneuzen in die 300 jaar niet veel. Door de ooghalen kijkend naar figuur 3 lijkt alles in slechts

300 jaar in de Westerschelde veranderd, soms weinig, maar op bepaalde plaatsen ingrijpend. Je kunt zeggen dat onze overgrootouders over een andere Westerschelde spraken dan wij nu en onze achterkleinkinderen komen later wellicht tot dezelfde conclusie. Hoe groot de verschillen dan zullen zijn hangt echter van veel factoren af.

PRAATJE BIJ DE PLAATJES

“Bij het bestuderen van het spel van getij en zand ziet men een rondedans van oorzaak en gevolg.”

Dit schreef Johan van Veen, één van de Nederlandse grondleggers van de morfologie, ter gelegenheid van het Waddensymposium 1949. Veel meer kun je er als leek anno 2004 niet over zeggen. Een beschrijving van oorzaken van veranderingen wordt namelijk al vrij vlug een technisch, maar ook hoogst speculatief verhaal. Zo begeef je je met de vraag ‘Wat bepaalt nou de ontwikkeling van zo’n gebied als de Westerschelde?’ al snel op glad ijs. De Westerschelde is namelijk een systeem van zand en getij, eb en vloed. Als het getij verandert, dan verandert ook de zandbeweging en dat is terug te zien in bodemveranderingen. De veranderde bodem beïnvloedt op haar beurt weer het getij. Zo’n cyclus van veranderingen kan beginnen door menselijke ingrepen of door natuurlijke veranderingen. In de praktijk zijn beide oorzaken echter niet goed te scheiden.





Figuur 3

Figuur 1 en 2 laten bijvoorbeeld de grote effecten van natuurlijke invloeden zien. Maar ondertussen spelen er voortdurend menselijke ingrepen, waarvan de effecten niet precies gekend zijn zoals inpolderen, baggeren en baggerstorten, kribben en dijken

en wat te denken van de huidige zeespiegelstijging.

GENOTSWAARDE

Een andere vraag op glibberig terrein: 'Wat gaat er gebeuren met de Westerschelde in de toekomst?'. Een rapport van Rijkswaterstaat, directie Zee-

land (1996) meldt: "Estuaria verlanden uiteindelijk. De snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van het type estuarium, de plaatselijke omstandigheden en de mate waarin de mens erop ingrijpt." Ook deze tekst rept dus over de wisselwerking tussen natuurlijke in-

vloeden en menselijke ingrepen. Instituten onderzoeken onderzussen hoe groot de invloed van één ingreep is, hoe de Westerschelde van nature verandert en hoe meerdere maatregelen op elkaar inwerken. Als ze deze vragen al kunnen beantwoorden, dan doemt gelijk een heel andere vraag op: wat is de waarde van de Westerschelde in zijn huidige vorm? Zo heeft de dynamiek van de Westerschelde een economische betekenis voor de scheepvaart, de visserij en de recreatie. Daarnaast heeft de Westerschelde ook een grote natuurwaarde. Maar hoeveel is het genot waard dat men beleeft aan de veelheid aan planten, vissen, vogels en landschappen? Kortom, de morfologie van de Westerschelde stimuleert tot verder denken, maar geeft geen eenduidige antwoorden op vragen over vroegere en toekomstige ontwikkelingen. Maar één ding weten we zeker, de rondedans van zand en getij zal blijven bestaan. (AF)

Nadere informatie:

Ir. Marieke van Nood

(mariekevannood@proses.nl)

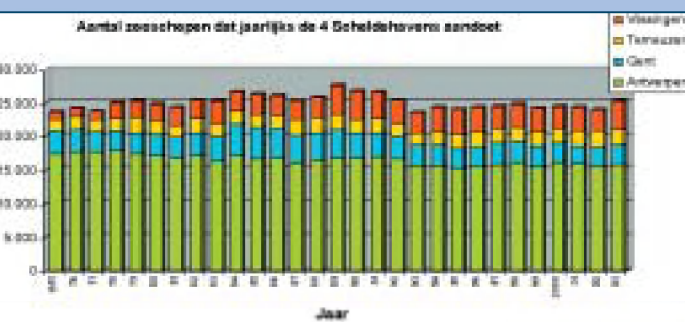
Scheldemonitor

Recente evoluties in de zeehavens langs de Schelde

De Scheldehavens vormen één van de belangrijkste economische polen in de Benelux.

Het aantal schepen dat de zeehavens langs de Schelde aandoet, zo leert de figuur, is licht afgenomen sinds 1989, maar in 2003 met bijna 5% gestegen tegenover 2002. De totale maritieme goederenoverslag in de vier zeehavens van het Schelde-estuarium bedroeg in 1998 ongeveer 170 miljoen ton, met een gemiddelde jaarlijkse stij-

ging in de orde van 2,5%. Deze stijging is vooral een gevolg van de geleidelijke toename in de gemiddelde bruto tonnenmaat van de schepen. Sinds 1975 is deze maar liefst verdrievoudigd. Na de laatste verruiming van de Schelde zijn de Scheldehavens vlot bereikbaar voor volgeladen containerschepen tot en met 5000



TEU (Twenty Foot Equivalent Unit = container van 20 voet). De maximale grootte, welke in de toekomst verwacht wordt op de Atlantische routes, is 8000 TEU (14 m diepgang). Grotere schepen stuiten op de grenzen gesteld door de toegang tot de havens en de behandelingstechnologie in de verschillende Atlantische

havens. Ook nu al doen containerschepen tot 5.600 TEU de Scheldehavens aan. Eenmaal is een schip van 6.200 TEU (weliswaar niet volgeladen) de haven van Antwerpen binnengelopen. (KW)

Bron cijfers: Zeeland Seaports, Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent

Balanceren tussen veiligheid en economische belangen



Grote schepen mogen niet gelijktijdig met andere grote schepen in hetzelfde deel van de Westerschelde varen.

Aan discussies over veiligheid op de Schelde geen gebrek, maar wat is nu veilig? Veiligheidsrisico's spelen een rol tussen schepen onderling, op het schip en ook op en rond de Schelde. Maar hoe bepaal je die risico's? Volgens Prins moet je daarbij de formule $\text{risico} = \text{kans} \times \text{gevolg}$ voor ogen houden. De kans op een scheepsongeval (aanvaring, kapseizen, etc.) kan klein of groot zijn, evenals de gevolgen (lichte of zware schade; met of zonder vrijkomen van schadelijke stoffen in het milieu). Hierdoor varieert het uiteindelijke risico eveneens van klein tot groot. De taak van de Rijkshavenmeester van de Westerschelde is nu om samen met de Vlaamse collega's een beleid te ontwikkelen dat die kans op scheepsongevallen minimaliseert. Dat klinkt simpel, maar

De Rijkshavenmeester Westerschelde is de door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemde nautische autoriteit. Hij is wettelijk bevoegd om bindende regels te geven waaraan alle schepen zich moeten houden. Deze regels zijn gericht op het veilige en vlotte vaargedrag van alle schepen op de Westerschelde. In Zeeland is de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Directie Zeeland aangewezen als Rijkshavenmeester Westerschelde en op het kanaal van Terneuzen naar Gent.

in de druk bevaren Schelde met zijn grote economische belangen is dat geen sinecure. Veiligheid is namelijk nauw verweven met het streven naar vlotheid en daarmee wordt veiligheidsbeleid een ingewikkelde opgave, zo leert het proefschrift van Hank Prins, werkzaam bij Rijkswaterstaat in Zeeland.

VLOTHEID EN VEILIGHEID

Wat is vlotheid en hoe belangrijk is dat begrip? Prins legt uit: 'Vlotheid staat model voor de economische wensen van havens: schepen moeten vlot naar een haven kunnen varen zonder al te veel hindernissen. Denk daarbij aan natuurlijke barrières zoals hoge stroomsnelheden, drempels, een ondiepe/nauwe vaargeul of door de mens veroorzaakte "belemmeringen" zoals risicobeperkende vaarregels, wrakbergingswerkzaamheden, of aan passerende schepen met een grote diepgang. Deze belemmeringen kunnen zorgen voor een verminderde vlotheid.' Dit vergroot de kans op aanvaringen. Volgens de formule stijgt dan dus het veiligheidsrisico. Schepen die door vertragen naast een geul voor anker gaan kunnen ook gevaar opleveren. Kleinere schepen kunnen nog wel passeren,

maar met alle risico's van dien. Kortom, vlotheid en veiligheid staan soms op gespannen voet met elkaar, stelt Prins. 'Nu staat de veiligheid van mensen en het milieu per definitie voorop, we kunnen immers geen milieuramp toestaan. Vlotheid krijgt dan minder prioriteit, maar dat kan economische schade voor de havens tot gevolg hebben. Waar het evenwicht moet liggen is dus een maatschappelijke vraag, geen primair nautische.

VLOTHEID EN HET ECONOMISCH BELANG

Het is belangrijk om een goed evenwicht tussen economische belangen en veiligheid te vinden, stelt Prins. Op de Schelde geldt ingevolge (inter)nationale Scheepvaartreglementen geen maximum vaarsnelheid. Wel geven de reglementen aan dat schepen onder bepaalde (onveilige) omstandigheden een matige vaarsnelheid moeten aanhouden teneinde gevaar voor aanvaring te voorkomen. Ook wordt de mogelijkheid van het scheiden van zeevaart (via de hoofdvaargeul) en de binnenvaart en recreatievaart (via de nevengeulen) onderzocht.

Prins: "Beleid wordt nodig als je onderkent dat er een spanningsveld ontstaat tussen veiligheid en vlotheid - een oplos-

Dr. Lic. Capt. Hank Prins weet waarover het gaat als hij het heeft over de relatie tussen scheepvaart, veiligheid en economische belangen op de (Wester)Schelde. Eind 2003 promoveerde hij op dit onderwerp aan de Universiteit van Gent. De Schelde Nieuwsbrief sprak met hem over lastige keuzes waar beleidsmakers mee te maken hebben.

sing is dan gewenst. Zo traden er vorige zomer door een heel bijzondere samenloop van omstandigheden drie ongevalen in korte tijd op in de omgeving van Bath. Na deze incidenten is aan de Minister van Verkeer & Waterstaat gevraagd of de Westerschelde nu minder veilig is geworden. Uit de jaarlijkse veiligheidsrapportage aan de Minister blijkt echter dat de Westerschelde de laatste 20 jaar juist veiliger is geworden".

TOELAATBARE GRENZEN

De laatste jaren blijkt dat containerschepen steeds groter worden. Vanwege deze ontwikkelingen wil Vlaanderen opnieuw de hoofdvaargeul in de Schelde verruimen. Deze eventuele verruiming biedt grotere en diepere containerschepen de mogelijkheid om Antwerpen te bereiken. Het niet uitvoeren van baggerwerken vergroot de kans dat de schaalvergroting in de containervaart op de Schelde (anders dan elders) niet verder gaat. Tegelijk neemt daarmee de kans toe dat het aantal kleinere containerschepen toeneemt en daarmee het risico van aanvaringen.

ILLUSIE

Betekent dit nu dat de scheepvaartveiligheid uitsluitend gebaat is bij beperkingen en

dat een verdieping van de Schelde meer nadelen dan voordelen zal opleveren? Deze en dergelijke vragen kunnen nu nog niet allemaal van een- duidige antwoorden worden voorzien. Uit het onderzoek van Prins komt naar voren dat de politiek moet kunnen kiezen uit verschillende scenario's. Daarbij wordt aangenomen dat de goederenoverslag en dan vooral die van de container- trafiek in de Scheldehavens vooralsnog blijft groeien. Deze scenario's zijn:

1. Verruimen van de Schelde is wenselijk vanwege de wereldwijde schaalvergro- ting in de containervaart en het behoud van de concu- rentiepositie van de zee- havens. (m.n. Antwerpen).
2. Niet verruimen van de Schel- de. Dit heeft tot gevolg dat het aantal (container)sche- pen toeneemt. Dit heeft negatieve gevolgen voor de nautische veiligheid.
3. Een stringenter toelatingsbe- leid waardoor de veiligheid gehandhaafd blijft maar de vlotheid mogelijk afneemt.
4. Niet verder verruimen van de Schelde en uitbouwen van de voorhavens van Vlissing- en/of Zeebrugge. Plano- logisch en juridisch is dit een lange weg (schatting 15- 20 jaar). Dit scenario heeft ook grote gevolgen voor grondaankopen en de groot-

Vlaanderen en Nederland hebben samen een programma Nautische Veiligheid Westerschelde opgesteld. De volgende projecten worden nu uitgevoerd. Al uitgevoerd zijn het moderniseren van de walradarketen en het verkleinen van de ankergebieden ter hoogte van Breskens- Vlissingen, zodat er meer ruimte voor scheepvaart en beloodsing gecreëerd werd.

Project	Korte inhoud
WESP (WEsterSchelde Planner)	Vaarplannen / toelatingsbeleid marginale (grote / diepstekende) schepen en schepen met gevaarlijke ladingen m.b.v. simulatie van de scheepvaart e.e.a. ter voorkoming van nautisch ongewenste situaties.
Schelde ECS (Electronic Chart System)	Maken van een digitale (electronische) zeekaart van de Schelde.
SNMS (Schelde Navigator Marginale Schepen)	Schelde Navigator Marginale Schepen t.b.v. de loodsen in verband met de geulnavigatie en het afmeren van schepen.
SWATH	Mogelijkheden van inzet SWATH's nagaan t.b.v. het loodswisselen op rede Vlissingen. (SWATH: Small Waterplane Area Twin Hull).
Boeien en bakens	Aanpassen boeien en geulen, ankerplaatsen Wielingen en Rede Vlissingen (wordt gerealiseerd). Hansweert is nog onderwerp van onderzoek.
Monitoring	Uniform registreren van ongevallen op de (Wester)Schelde en tevens het genereren van uitgebreide statistiek over scheepvaartbewegingen.
Opleiding en training VTS (Vessel Traffic Services) personeel	Opzetten en implementeren van Vlaams Nederlandse opleiding van Verkeersleiders qua basisopleiding, refreshment courses, instructeurs- opleiding en training van nieuwe technieken.
AIS (Automatic Identification System)	De Schelde Radar Keten gereed maken voor de implementatie en het toepassen van AIS-informatie (transpondertechnologie).
VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System)	Opzetten van een grensoverschrijdende VTMIS in het gehele Schelde- gebied.
Toets risicocontouren	Check op de ligging van de risico-contouren in het verlengde van eerdere berekeningen.

schalige aanleg / uitbouw van (spoor)wegen en (even- tueel) natte infrastructuur t.b.v. de binnenvaart. Daarbij moet ook worden gedacht aan de tijd die nodig is voor het verwerven van voldoende maatschappelijk draag- vlak.

Vanwege de vele jaren die voor dit laatste scenario nodig zijn is het naar de mening van Prins

“een illusie dat je de Schelde niet hoeft te verdiepen en dat je de toename van de goede- renoverslag wel oplost met het verder uitbouwen van de havens van Vlissingen en/of Zeebrugge. Met het oog op de politieke en bestuurlijke omge- ving is het nodig om de proble- matiek vanuit een voldoende breed perspectief te bekijken. Naast een ruime maritieme (nautische) kennis hoort van-

zelfsprekend een zo goed mogelijk inzicht in de econo- mische ontwikkelingen binnen de scheepvaart en de havens. Ook moeten daarin bijvoor- beeld meespelen de veiligheid tegen overstromen en de natuurlijkheid van de estuarie- ne ecologische en morfologi- sche systemen.” (BS)

Meer informatie:
Hank Prins +31 (0)118-686477

Als laatste inspiratie- bron één van de beroemdste liedjes over de Schelde. Vanaf de volgende nieuwsbrief kunt u genieten van een nieuwe, ook zeker inspirerende rubriek.



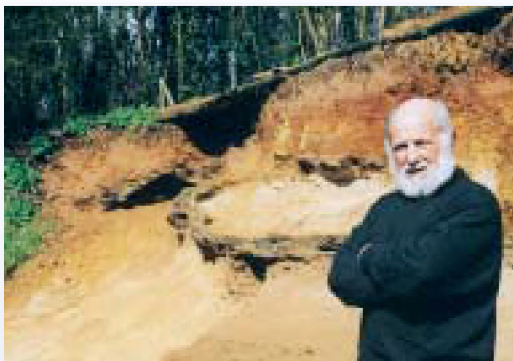
De lichtjes van de Schelde

Zie ik de lichtjes van de Schelde
Dan gaat m'n hart wat sneller slaan
Ik weet dat jij op mij zult wachten
En dat je aan de kaai zult staan

Zie ik de lichtjes van de Schelde
Is 't of ik in je ogen kijk
Die zo heel veel liefs vertellen
Dan ben ik als een prins zo rijk

(oorspronkelijke vertolker: Louis Neefs,
daarna vele malen gecoverd onder
andere door Hans de Booij)

INSPIRATIEBRON
SCHELDE



De “Groeve”: zonder verleden geen toekomst

Richard Bleijenberg, telg uit een vissersfamilie, is geboren en getogen op de Kauter. Als kind speelde hij al in de speeltuin boven het oudste strand van Zeeland en vele jaren later is hij beheerder van dat bijzondere stukje Nederland in het oosten van Zeeuwsch-Vlaanderen, de “Groeve” op de Kauter.

Als Richard vertelt over de “Meester van der Heijden Groeve” straalt hij iets bijzonders uit en dwalen de gedachten af naar vroeger toen er een speeltuin was in de tuin van de Bleijenbergs. In 1963 kocht Staatsbosbeheer dat deel omdat vermoed werd dat het archeologisch interessant was. Heel wat vrijwilligersuren van zorgvuldig graaf- en borstelwerk bevestigden dat vermoeden en de “Groeve” van Nieuw-Namen was een feit. Omdat “Meester” van der Heijden (jarenlang bovenmeester ter plaatse) als eerste oog had gehad voor het prehistorische karakter van de Kauter, kreeg de “Groeve” als eerbetoon zijn naam.

DE “GROEVE”

Vanaf 1983 is de plek opengesteld voor publiek. Richard kreeg de sleutel van de toegangspoort en verzorgt sindsdien het dagelijkse beheer en de rondleidingen. Richard kwam hierdoor feitelijk weer thuis, terug op de plek waar hij als kind speelde. Die bijzondere betekenis is merkbaar zodra

het over de “Groeve” gaat. Tijdens het interview op die bewuste dag in maart weet Richard zijn passie voelbaar te maken. Hij steekt direct van wal over de “Groeve” en alles wat daarbij van belang is, zoals het feit dat de Kauter zo’n 6 meter boven NAP ligt en de “Groeve” zelf zo’n 4 meter lager. Dat de grondlagen zijn ontstaan tijdens het Boven-Pilocene (2,5 à 3 miljoen jaar geleden) door eb en vloed afzettingen - de Kauter lag toen aan de kust. Dat die tijdsaanduiding wordt bevestigd door de fossielen van o.a. zee-egels, schelpen en zeeanemonen uit de “Groeve”. Bijzonder zijn fossielen van eencellige diertjes (foraminiferen) die duiden op de komst van een kouder klimaat, een IJstijd, bevestigd door gevonden resten van mammoeten en wolharige neushoorns uit het Laat-Pleistoceen (zo’n 10.000 jaar geleden).

BELEVENIS

Op uitnodiging in de “Groeve” rondlopen is een bijzondere belevenis die wordt versterkt

door de manier waarop Richard wijst op hetgeen er te zien is: zoals de verschillende kleuren van het zand – bruin als het ijzer bevat, geel waar dat niet het geval is –, de tekenen die wijzen op dierlijke aanwezigheid vroeger en nu, versteende grondlagen die in het nieuwste deel van de “Groeve” bijna aan de oppervlakte komen en een ruim 4,5 m lange holle boomstam (in de lengte uitgeboord) die diende om water op te pompen.

Al 21 jaar is de gids verbonden met de “Groeve”, maar hij weet dat het over een aantal jaren wellicht gedaan is. Hij is merkbaar bezorgd niet te weten wie hem zou kunnen opvolgen en geëmotioneerd verhaalt hij over een tekst in het gastenboek van een 16-jarig meisje uit Leiden, één van de inmiddels 30.000 bezoekers, die luidt: “zonder een goed geconserveerd verleden is er geen toekomst mogelijk”. De “Groeve” op de Kauter een “meesterlijk” stukje Nederland! (FB)

Informatie: Richard Bleijenberg, tel. 0114-345384.

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 Zee- wezen, AMINAL afdeling Natuur en het Instituut voor Natuur- behoud. Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Europese LIFE project MARS.

De in de nieuwsbrief gepubliceerde meningen weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs het beleid van de participerende organisaties.

SCHELDE INFORMATIECENTRUM

Grenadierweg 31, Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 672293
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
Vismijn, Pakhuizen 45-52
8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
info@scheldenet.be

REDACTIE

Bregje Beyst, Frans Broodman,
Steven De Froy, Else De Schryver,
Anton Feijtel, Ben Sinke,
Ingrid Verbessem, Katrien Weyn

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelezang, respectie-
velijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

AWZ, Jan van de Broeke, ProSes,
I. Coen, Rijkswaterstaat, directie
Zeeland, Schelde Informatie-
Centrum, Katrien Weyn
Frans Broodman

VORMGEVING EN PRODUCTIE

Grafisch Bedrijf Pitman, Goes

OPLAG

3200

OVERNAME VAN ARTIKELN

Overname van artikelen is mo-
gelijk met bronvermelding en na
toestemming van de redactie

ISSN 1382-9513