

Schelde

nieuwsbrief

EEN UITGAVE VAN
HET SCHELDE
INFORMATIECENTRUM,
FEBRUARI 1995
JAARGANG 1 NR.2

IN DIT NUMMER



HET VERDRAG INZAKE DE VERRUIMING VAN DE VAARGEUL

Het verdiepingsverdrag 48'/43' regelt de verschillende verdiepingswerkzaamheden en de financiering daarvan. **pag 1/8**

HET BAGGERWERK VOOR DE VERDIEPING VAN DE WESTERSCHELDE

Voor het verdiepen van de vaargeul naar Antwerpen moeten aanzienlijke hoeveelheden grond worden verplaatst. **pag 2**

HET GAAT IETS BETER MET DE

SCHELDE - Het aantal lozingen daalt en dat de waterkwaliteit is de laatste jaren verbeterd. **pag 3**

BOUWEN AAN DE BOORDEN VAN DE WESTERSCHELDE

- Het Plan Waterfront in Breskens. Wonen aan het water is 'in'. De risico's van bouwen aan de oevers van rivier- of zeearmen lopen echter sterk uiteen. **pag 4**

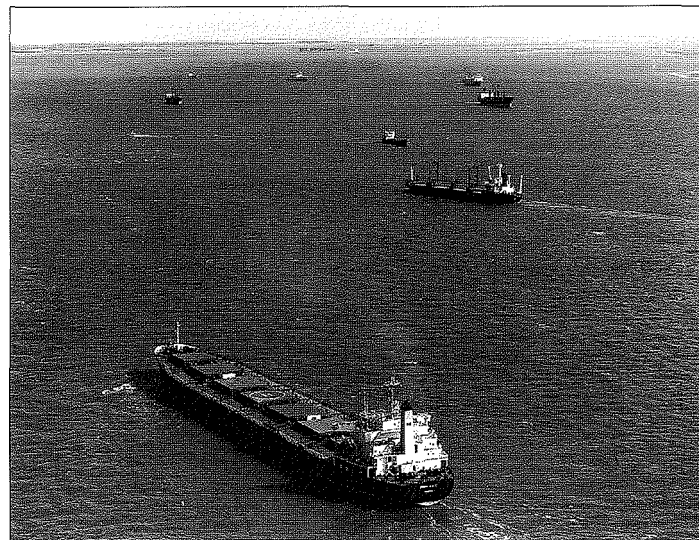
OPINIE

pag 6



DE KOKKELVISSERIJ IN DE WESTERSCHELDE WACHT OP REGULERING

De kokkelvisserij staat op gespannen voet met de natuurfunctie. Regulering kan pas na afspraken met België en Vlaanderen. **pag 6**



HET VERDRAG OVER DE VERRUIMING VAN DE VAARWEG IN DE WESTERSCHELDE

Op 17 januari jongstleden is in Antwerpen door Nederland en Vlaanderen het 'Verdrag inzake de verruiming van de vaargeul in de Westerschelde' ondertekend. In dit artikel wordt ingegaan op de hoofdlijnen van dit zogenaamde 'Verdiepingsverdrag'.

BEREIKBAARHEID ANTWERPEN

Momenteel kunnen schepen met een maximale diepgang van 44 voet (1 voet is ca. 0,3 meter) in één getij naar Antwerpen varen. Schepen met een diepgang van 40 voet kunnen in één getij van Antwerpen de Westerschelde afvaren. Schepen met een maximale diepgang van 34 voet kunnen onafhankelijk van het getij op de Westerschelde varen. Deze vaarmogelijkheden op Antwerpen worden aangeduid met de term '44/40/34 voet'. Antwerpen wenst al jaren een betere toegankelijkheid voor dieper stekende schepen, omdat veel schepen op dit moment gedwongen worden getij-

gebonden te varen op de Westerschelde. En tijd is geld, ook in de scheepvaart.

De verruiming van de vaargeul, zoals geregeld in het Verdiepingsverdrag, zal tot gevolg hebben dat de vaarmogelijkheden naar Antwerpen worden verruimd tot '48/43/38 voet'. Hierdoor wordt het aantal getijgebonden schepen sterk gereduceerd. Antwerpen zal hierdoor bereikbaar worden voor schepen die maximaal 50 voet diep steken; deze schepen hebben dan wel twee getijden nodig. Ter vergelijking: Rotterdam (Europoort) is bereikbaar voor schepen die maximaal 74 voet diep steken.

DE VERDIEPINGSWERKZAAMHEDEN

Het Verdiepingsverdrag geeft aan dat in het kader van de verruiming een aantal werken zullen worden uitgevoerd, onder andere de volgende vier:

- Het verwijderen van wrakken en andere obstakels die liggen in de vaargeul of in de anker- en noodankergebieden.*
- Het plaatselijk verruimen van de vaargeul door te baggeren en het aanleggen en eventueel verplaatsen van anker- en noodankergebieden.*

In dit kader zullen vier oevervakken oostelijk in de Westerschelde tegen buitenbocht-erosie worden verdedigd. De verdedigingen zullen ongeveer honderd meter breed zijn en bestaan uit zinkstukken met stortsteen of uit een zanddicht filter, dat uit steenachtig materiaal is opgebouwd.

- Het plaatselijk verdedigen van geulbranden*

De Technische Schelde Commissie heeft in haar verdiepingsrapport van 1984 voorspeld dat door de verdieping slik en schor zal verdwijnen. Meer recent is geconstateerd dat ook herstel van natuurlijke processen (ecologisch en morfologisch functioneren) wenselijk is. De herstelwerken die in verband hiermee zullen worden uitgevoerd kunnen bestaan uit bijvoorbeeld het vastleggen van schorranden, of het laten ontstaan van nieuwe schorren en slikken. Ontpolderen is hiervoor een mogelijke optie.

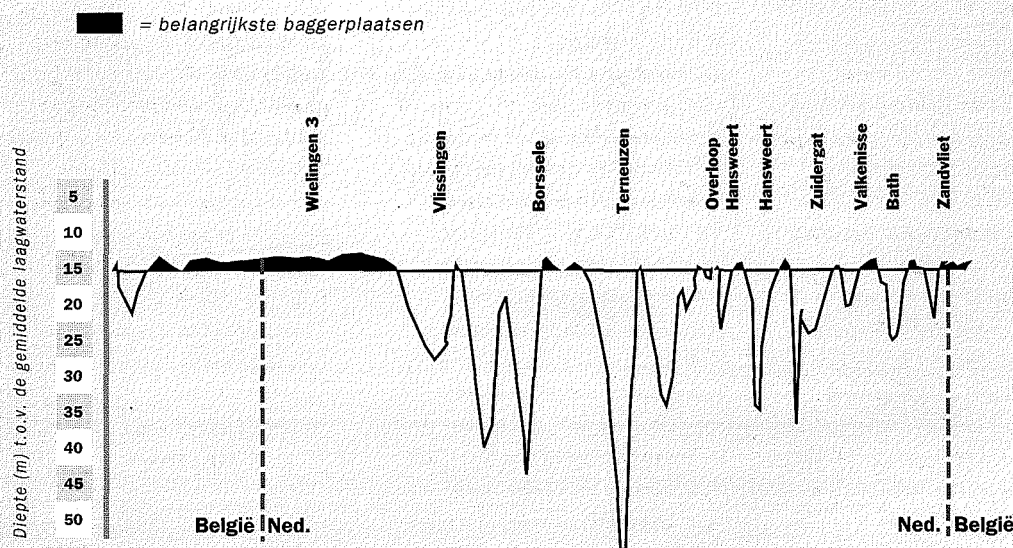
- Herstelwerken in verband met het verlies aan natuurwaarden*

Lees verder pagina 8

HET BAGGERWERK VOOR DE VERDIEPING VAN DE WESTER- SCHELDE

De vaargeul in de Westerschelde naar Antwerpen wordt sinds jaren door Vlaanderen op diepte gehouden. Het baggerwerk hiervoor vindt hoofdzakelijk plaats op aan aantal ondiepten. Deze zogenaamde 'drempels' vormen de ondiepere overgangen tussen twee opeenvolgende bochten in de vaargeul en zanden onder invloed van de getjstromen voortdurend aan. Bij verdieping van de vaargeul volgens het programma 48'/43' moeten deze drempels circa 1,5 meter verdiept worden; de rest van de vaargeul is van nature diep genoeg (zie figuur). Daarnaast zal, om een minimale breedte van de vaargeul te garanderen, enig baggerwerk moeten worden uitgevoerd langs enkele opdringende plaatranden. Dit gebeurt overigens ook nu al. In de monding van de Westerschelde moet de drempel bij Vlissingen en een deel van de Wielingen ook ongeveer 1,5 meter dieper worden gebaggerd.

Lengteprofiel over de vaargeul van de Westerschelde



BAGGERWERKEN

De drempels bestaan bijna uitsluitend uit zand; het percentage slib bedraagt slechts 1 à 2 procent. Het baggerwerk wordt, zoals dat nu ook gebeurt, in principe uitgevoerd met sleehopperzuigers; zelfvarende zuigers die het gebaggerde zand zelf naar een stortplaats brengen. In de Wielingen komen naast zand ook twee soorten klei voor. Eén daarvan, zeer stugge klei, zal moeten worden verwijderd met baggermolens of cutterzuigers. Daarnaast moeten langs de gehele vaargeul ankerplaatsen worden gereserveerd voor dieper stekende schepen. Het baggerwerk hiervoor blijft zeer beperkt, omdat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van reeds aanwezige diepe riviergedeelten.

STORTPLAATSEN

Het zand van de drempels in de Westerschelde wordt in de rivier teruggestort. Tot nu toe gebeurde dit uit economische overwegingen zo dicht mogelijk bij de baggerplaats. Omdat het meeste baggerwerk (en dus ook het terugstorten) in het oostelijke deel van de Westerschelde plaatsvond, ontstond daar buiten de vaargeul een overschot aan zand. In het westelijke deel van de Westerschelde is als gevolg van zandwinning in de loop der jaren een tekort aan zand ontstaan. Om

de rivierbedding in evenwicht te houden moet de natuur daardoor onnodig veel zand transporteren. Hierdoor treedt weer extra troebelheid op.

Tijdens de verdieping zal het storten in het oostelijk deel sterk worden verminderd en zal het zand grotendeels naar het westelijke deel van de Westerschelde worden gebracht. Hiervoor worden voornamelijk bestaande stortplaatsen gebruikt, maar er moeten ook een paar nieuwe plaatsen worden aangewezen. Bij het kiezen van die stortplaatsen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het gevaar van verzanding van nabij gelegen natuurgebieden en havens.

Het zand van de drempel van Vlissingen en uit de Wielingen zal zoveel mogelijk worden gebruikt voor strandsuppleties. Het zand van de overige drempels is hiervoor te fijn. Onderzocht wordt of van dit zand ook nog nuttig gebruik kan worden gemaakt. Tegelijkertijd loopt er een studie naar de mogelijkheid van hergebruik van de zeer stugge klei die uit de Wielingen komt bijvoorbeeld voor oeververdedigingen.

PLANNING EN HOEVEELHEDEN

Het is de bedoeling van de Vlaamse overheid het baggerwerk voor de verdieping in drie jaren uit te voeren. De eerste twee jaren worden de drempels in de Westerschelde op diepte gebracht, in het derde jaar wordt de Wielingen aangepakt. Hiervoor moet elk jaar naar schatting 16 à 18 miljoen m³ grond worden verzet. Daarbij is inbegrepen de aanzanding; deze gaat uiteraard gewoon door. Eén en ander komt neer op totaal van circa 15 miljoen m³ baggerwerk voor de feitelijke verdieping. Na de verdieping wordt het onderhoudsbaggerwerk geschat op zo'n 15 miljoen m³ per jaar (nu circa 8 miljoen m³). Verwacht wordt dat dit binnen een aantal jaren met enkele miljoenen m³ zal afnemen. (Dick van Dam, RWS, Directie Zeeland).



HET GAAT IETS BETER MET DE SCHELDE

'Schelde blijft riool', dat was de algemene conclusie in een oud rapport over de belastingen van het Schelde-estuarium in de periode 1980-1988.

Vorig jaar is bij het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) een nieuw rapport verschenen, getiteld:

'Ontwikkeling in de belasting en de waterkwaliteit van het Schelde-estuarium in de periode 1980-1991'. Daaruit

blijkt dat de hoeveelheid lozingen in de Schelde daalt en dat de waterkwaliteit van de Westerschelde in de laatste jaren merkbaar is verbeterd.

De hoeveelheid lozingen in de Schelde zijn aan het dalen.

CONCLUSIES

Het rapport presenteert voor 19 verschillende stoffen de concentraties in het water en de belasting (hoeveel er wordt geloosd) van het Schelde-estuarium tussen Rupelmonde en Vlissingen. Samengevat kunnen de volgende algemene conclusies worden getrokken:

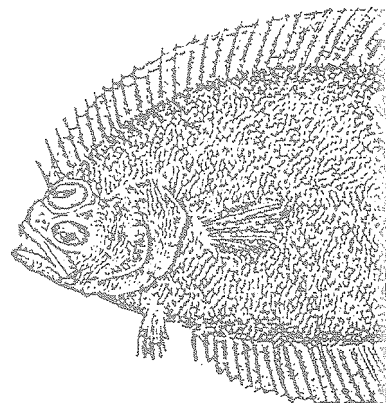
- Tussen 1980 en 1991 is de belasting van bijna alle onderzochte stoffen fors afgenomen op de meeste punten in het Nederlandse deel van het gebied. Op het Belgische deel was de afname veel kleiner
- De grootste belastingbronnen van het Schelde-estuarium zijn de aanvoer van de rivieren Schelde en Rupel bij Rupelmonde, de industriegebieden in de regio Antwerpen, in de kanaalzone Gent-Terneuzen en, in mindere mate, het industriegebied Vlissingen-Oost
- In het Nederlandse deel van het Schelde-estuarium wordt vanaf 1991 geen ongezuiverd huishoudelijk afvalwater meer geloosd. In het Belgische deel wordt slechts één derde van de huishoudelijke belasting gezuiverd
- De uitgevoerde saneringen


resulteren, zoals verwacht, in een verbetering van de concentraties van zuurstof, voedingsstoffen en zware metalen.

SANERINGSINSpanNINGEN

HEBBEN EFFECT

Langzamerhand lijkt de Schelde toch het voorbeeld van de Rijn te willen volgen. Dat is te danken aan de saneringsinspanningen waarmee in Vlaanderen en met name in de Antwerpse regio, een begin is gemaakt. 'De verbeteringen zijn er, dat blijkt ook uit analyse van recentere gegevens, maar er is een veel grotere inspanning in het gehele stroomgebied nodig om ervoor te zorgen dat de normen in de Westerschelde worden gehaald', aldus Albert Holland van het RIKZ. (HH)





BOUWEN AAN DE OEVEREN VAN DE WESTERSCHDELDE

Wonen aan het water is 'in'. Het liefst met je voeten als het ware in zee. Port Scaldis in Breshens, Port Zélande aan de Grevelingen en Village Scaldia bij Hoofdplaat: het zijn slechts enkele voorbeelden van de hausse aan bouwprojecten aan of vlak bij het water. De risico's van bouwen aan de oevers van rivier- of zeearmen lopen sterk uiteen. De toekomstige bewoners van de buitendijks gelegen appartementen van plan Waterfront in Breshens zitten met hun neus bovenop de route van de tankvaart over de Westerschelde. Niet de veiligheid van de zeekering, maar de discussie over de risico's van LPG- en ammoniaktransporten gooide bijna roet in het eten van de projectontwikkelaar.

UNIEKE SITUATIE

Kantje boord. Dat geldt in meer dan één opzicht voor het plan Waterfront. De uitbreiding van de jachthaven met enkele honderden ligplaatsen tot de grootste zeejachthaven van Nederland en de bouw van 220 buitendijkse appartementen, haalden het maar net. Volgens Minister Alders en de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne (RIMH), liepen de bewoners teveel gevaar door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ing. J.W. van Wallenburg, toegevoegd inspecteur RIMH, stelt dat de situatie rondom de Westerschelde uniek is in Nederland. 'De risico's' aldus Van Wallenburg, 'zijn vele malen groter dan langs de Nieuwe Waterweg. Schepen met gevaarlijke lading dringen ver het woongebied in. Daarbij houden ze een vrije vaarbeweging. De diverse ankergebieden, de kruisende veerdiensten, de zandbanken en de binnenvaart voeren bovendien de moeilijkheidsgraad voor de stuurlieden nog verder op'.

WEINIG DRAAGVLAK

De discussie over externe veiligheid kwam bij Waterfront pas laat op gang. Voor de milieu-inspecteur is dit een duidelijk signaal dat het Beleidsplan Westerschelde nog te weinig draagvlak heeft. Hij zegt daarover: 'veel partijen opereren nog geïsoleerd. Dit plan biedt de basis voor een brede bestuurlijke samenwerking. Conflicten tussen functies en activiteiten in het Westerscheldegebied, zoals het wonen aan een transportroute voor de scheepvaart, kunnen zo vroegtijdig worden aangepakt. In het convenant Westerschelde is afgesproken dat plannen in dit gebied door de participanten worden voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg. Bij het plan Waterfront is dit niet gebeurd'. De gemeente Oostburg verklaart bij monde van Wethouder Mevrouw C. Bolijn-Hertzberger dat er in dit opzicht sprake was van een inhaalmanoeuvre:

'het covenant was ten tijde van de kwestie Waterfront nog kers-vers. In de ambtelijke structuur is om die reden vergeten dit voor te leggen aan het Bestuurlijk Overleg'.

Rampenplannen

Bij de toetsing van het plan Waterfront waren juist de resultaten van de 'Oostgatstudie' bekend. Dit onderzoek naar de gevaren van LPG-aanlanding in de Sloehaven toonde aan dat binnen een bepaalde straal de kans op een ongeval (individueel risico) met dodelijke afloop groter was dan 1 op 1 miljoen per jaar. Ook op de locatie plan Waterfront werd deze grenswaarde overschreden.

Politieke uitspraken van bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en van Milieubeheer om nieuwe bestemmingen te toetsen aan een breder gedetailleerder onderzoek, leidden tot een onzekere toekomst voor het miljoenenproject. De milieu-inspectie gaf vervolgens het advies met het afgeven van een bouwvergunning te wachten totdat het al lopende detailonderzoek de transportrisico's van de Westerschelde had blootgelegd. Uit de vervolgstudie bleek het plan Waterfront juist buiten de grenswaarde van het maximaal toelaatbare risico te blijven. Wel bleek er ter hoogte van Breskens sprake te zijn van een zogenaamd 'groepsrisico': grote kans op ongevallen met een aanzienlijk aantal slachtoffers en een ontwrichting van de maatschappij. Tot nu toe zijn er echter geen normen vastgesteld voor het groepsrisico bij transportactiviteiten. Die worden op korte termijn ook niet verwacht. De afweging om plannen te realiseren in gebieden waar het groepsrisico groot is, ligt dus bij de verantwoordelijke gemeente en provincie. De inspectie heeft bij gemeenten wel aandacht gevraagd voor de rampenplannen. Inmiddels hebben de gemeenten daartoe initiatieven genomen.

Discussie in stroomversnelling geraakt

Mede door de commotie die een mogelijke bouwstop langs de Westerschelde teweegbracht, is de discussie over externe veiligheid in een stroomversnelling geraakt. In de Tweede Kamer is een motie ingediend om bij de risicobeadring uit te gaan van heldere grenswaarden. Daarmee is het hanteren van een streefwaarde verlaten en het pad van maximaal toelaatbaar risico definitief ingeslagen. Landelijk vindt verder overleg plaats tussen rijk, provincies en gemeenten over hoe er omgegaan moet worden met risico's. Het Inter Provinciaal Overlegorgaan komt binnenkort met voorstellen om de uitzonderingsgevallen nu duidelijk te regelen. Bovendien is de vervolgstudie over de gevaren van het scheepvaarttransport via de Westerschelde aan de Tweede Kamer aangeboden. Inmiddels is op verzoek van de genoemde ministeries een bestuurlijk overleg in de regio opgestart, dat gevraagd is advies uit te brengen over het beleid inzake de risico's vervoer gevaarlijke stoffen. Overigens valt het Van Wallenburg op dat het probleem van de externe veiligheid nog steeds niet in de overwegingen wordt betrokken. Hij zegt: 'in recente bestemmingsplannen, onder andere in de gemeente Vlissingen, wordt niets over dit aspect geschreven, terwijl juist deze stad, zo blijkt uit de studie, toch duidelijk met de gevaren van de Westerschelde als transportroute heeft te maken'.

Oplossingen

De heer Van Wallenburg kan zich voorstellen dat velen de discussie over de veiligheid zeer theoretisch vinden. 'Het is lastig het verschil tussen een kans van 1 op 1 miljoen of van op 1 op 10 miljoen op juiste waarde te schatten. Het wordt wat makkelijker als het kan worden afgezet tegen andere risi-

covolle activiteiten. De vraag is dan welk risico maatschappelijk aanvaardbaar wordt gevonden. Dat spreek je af als norm'. Als voornaamste oplossing voor het probleem noemt hij de intensieve begeleiding van de scheepvaart op de Westerschelde. Bovendien zou de veiligheid worden bevorderd als tankers niet meer hoeven te ankeren op de rede van Vlissingen. 'In één keer doorvaren

Extern veiligheidsprobleem vaak niet in overwegingen betrokken

naar de plaats van bestemming is het beste. Uit een vervolgstudie zal moeten blijken of dergelijke maatregelen een oplossing zijn. Ook selectief omgaan met nieuwbouw langs de Westerschelde is noodzakelijk om de gevaren op één van de meest druk bevaren zee-armen van de wereld te beteugelen'.

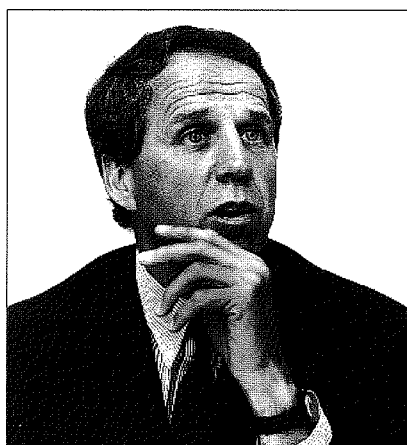
Hoog en droog

Voor het waterschap Het Vrije van Sluis bleken de buitendijkse appartementen minder problemen op te leveren. Het criterium voor de beheerder van de zeekering is dat de bebouwing geen afbreuk mag doen aan de veiligheid van de waterkering. Volgens de Indijkingswet van 1904 moet ervoor worden gezorgd dat het nieuw ontstane gebied eerst binnen het overheidskader komt. De dijkkring rond West-Zeeuws-Vlaanderen wordt daarmee groter. Tevens moet de veiligheid van de bewoners overeenkomstig de norm 1:4.000 zijn. Deze hier gel-

dende veiligheidsnorm voor waterkeringen betekent dat de voorspelde hoogwaterstand eenmaal in de 4.000 jaar zo'n zes meter boven N.A.P. zou kunnen uitkomen. (De hoogste waterstand die tijdens de stormramp in 1953 in Vlissingen werd bereikt was 4,55 meter boven N.A.P.) Overigens heeft de gemiddelde deltadijk nu een een hoogte van elf meter en een breedte van honderd meter in de voet van de dijk; een verdedigingswerk dat voldoende weerstand moet kunnen bieden.

Techniek

De bewoners van Port Scaldis hoeven volgens de heer A. Provoost, hoofd van de afdeling waterkeringen van het West-Zeeuws-Vlaamse waterschap, niet direct voor overlast te vrezen: 'het voormalige slikkengebied waarop de hei-installaties inmiddels zijn begonnen, is opgespoten tot een werkhoogte van 3,50 meter boven N.A.P. Omdat zich onder de appartementencomplexen nog eens parkeergarages bevinden, is de eerste woonlaag pas op zeven meter boven N.A.P. gesitueerd. De constructies van de drie gebouwen, de fundering en de garagewanden bieden de nieuwe Bressiaanders, ondanks dat ze buiten de dijk wonen, toch de vereiste veiligheid tegen overstroming. De techniek is in staat om problemen in de toekomst te voorkomen' (PP).



Ing. J.W. van Wallenburg

De Streekplan-uitwerking Baggerspecie depôt Koegorspolder doet het geweten knagen

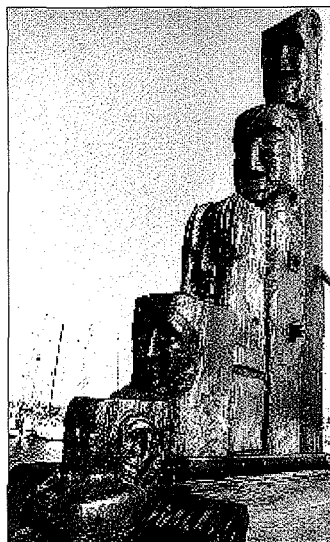
'Wie bij toeval de toegang ontdekt naar het hol, komt al spoedig bedrogen uit omdat een muur hem het verder binnengaan belet. Het is haast onmogelijk tweehonderd meter verder de echte ingang te ontdekken. Wie dit toch gelukt, geraakt haast verloren in de wirwar van onderaardse wegen waarvan er één uitmondt in een grote schitterende aula, voorzien van alle comfort en voorraad aan voedsel voor lange jaren. In één van de luxe ligzetels ontwaart in doodse stilte de bezoeker een mens die, diep in gedachten verzonken, tekenen van onrust vertoont. Tenslotte staat hij op van zijn zitplaats en begint de gangen te voorzien van nieuwe geluiddichte wanden. Maar het geknaag komt terug.'

Dit geknaag is als een teken geplaatst bij de bron van de Schelde, na de vierhonderd kilometer lange protesttocht in 1990 vanaf de monding in Breskens.

Het verhaaltje kan ook dienen om een vraag- en knaagteken te plaatsen bij de stelling dat de Boomse klei niet zou kunnen lekken.

Een ander teken staat bij de put van Hansweert. Een beeld van de profeet Amos, als een knagende gedeputeerde of representant van ons geweten. Want: gaat niet alles dat weerloos is ten onder aan de economie? Moeten we ons niet schamen over wat we onze kinderen nalaten? (Zoals de oude naam van de Schelde in gedachten brengt: honte: schande; avoiron honte de: zich schamen voor). De Stuurgroep Verontreinigde

Waterbodems en Baggerspecie (Middelburg 2/11/'94) schrijft terecht in 'MER Lokatie-keuze' dat verontreinigingen bij de bron moeten worden bestreden en in samenhang met de kwaliteit van het oppervlaktewater. Naar mijn mening wordt het probleem echter niet bij de bron aangepakt, maar wordt zelfs het zicht erop belemmerd, door in dit geval de Boomse klei.



Wachters van de Schelde bij Breskens: horen, zien, niet zwijgen, nadenken, zoeken wat verloren is...

We hebben te maken met moderne, zich sociaal noemende economische theorieën en telkens daardoor gemotiveerde praktische uitgangspunten van de op eigenbelang gerichte mens, waardoor in plaats van 'duurzaamheid', vernietiging en plundering in razend tempo doorgaan. Daar helpt geen Boomse klei aan.

*Namens Redt de Schelde
Omer Gielliet Breskens*

DE KOKKELVISSERIJ IN DE WESTERSCHELDE WACHT OP REGULERING

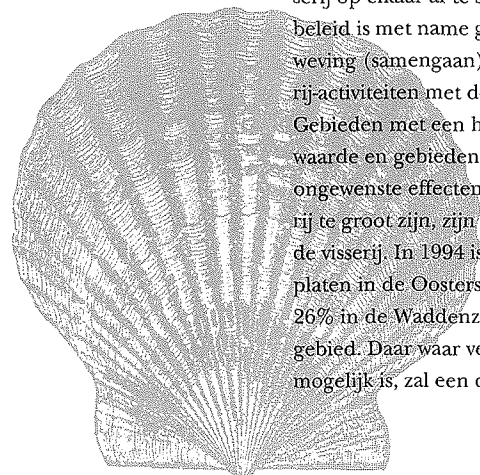
De kokkelvisserij in de Westerschelde is een doorn in het oog van de natuurbeschermingsorganisaties. Volgens de Zeeuwse Milieu Federatie spelen zich in het kookseizoen 'wild-west' taferelen af in de monding van de Westerschelde. De wijze waarop deze visserij wordt uitgevoerd staat op gespannen voet met de grote natuurwaarden van het gebied. Maar ook de georganiseerde kokkelvisserij is niet gelukkig met de huidige situatie, omdat het imago van de

VERGUNNINGEN

Sinds 1974 is de kokkelvisserij in de Nederlandse kustwateren aan een vergunning gebonden. Dat geldt voor de Waddenzee, de Oosterschelde en de Voordelta. De Westerschelde valt hierbuiten (zie overleg België/Vlaanderen). Door de overheid zijn 37 vergunningen voor de mechanische kokkelvisserij uitgegeven. De visserij is ongeveer twaalf weken per jaar toegestaan en start omstreeks 1 september. De handkokkelvisserij is het gehele jaar toegestaan. De vangsten kunnen per jaar sterk variëren als gevolg van schommelingen in de grootte van het kokkelbestand. De landelijke aanvoer van kokkels vanaf 1977 bedroeg gemiddeld 7,8 miljoen kilo kokkelvlees met een aanvoerde waarde van gemiddeld 50 miljoen gulden per jaar (bron: beheersplan kustvisserij). Het grootste gedeelte van deze oogst wordt ingeblikt en verdwijnt naar de Spaanse markt.

REGULERING

De Tweede Kamer heeft in 1993 de structuurnota 'Zee- en Kustvisserij' van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij vastgesteld. In deze nota wordt het beleid geformuleerd dat is ontwikkeld om de natuurbelangen en de belangen van de visserij op elkaar af te stemmen. Het beleid is met name gericht op verweving (samenhang) van de visserij-activiteiten met de natuur. Gebieden met een hoge natuurwaarde en gebieden waar de ongewenste effecten van de visserij te groot zijn, zijn gesloten voor de visserij. In 1994 is 15% van de platen in de Oosterschelde en 26% in de Waddenzee gesloten gebied. Daar waar verweving mogelijk is, zal een duidelijke ver-



antwoordelijkheid bij de sector worden gelegd om de ongewenste effecten van de visserij-activiteiten terug te dringen.

BEHEERSPLAN

Naar aanleiding van de structuurnota heeft de visserijsector een beheersplan opgesteld. In dit plan tracht de sector te komen tot een verweving van de visserij en natuur in de opengestelde gebieden in de Waddenzee, Voordelta en Oosterschelde. Met andere woorden, hoe kunnen de visserij-activiteiten op een zodanige wijze worden uitgeoefend, dat typerende soorten (zoals zeegras) en ecologische structuren die dat ecosysteem kenmerken (zoals oude kokkel- en mosselbanken), behouden blijven. Zo zijn er afspraken gemaakt over quotering, het aantal visuren en de te bevissen gebieden. Ook heeft de sector zich vrijwillig beperkt in de vangstcapaciteit. Een geïnstalleerde 'black box' registreert alle posities en visserijactiviteiten, waardoor een sluitende controle op de naleving van de afspraken mogelijk is.

OVERLEG MET BELGIË/VLAANDEREN

Voor de Westerschelde is het kustvisserijbeleid van de structuurnota niet van toepassing. Het traktaat met België uit 1839 verhindert op dit moment een regulering zoals in de andere Nederlandse kustwateren. Een vrije doorvaart naar de Antwerpse havens mag op geen enkele manier worden belemmerd. Hierdoor ontstaat een situatie waarin in dit gebied zonder beperking het hele jaar door op schelpdieren kan worden gevist. Het Ministerie van LNV heeft zich daarom ook voorgenoemen om met België hierover nadere afspraken te maken.

DE ZEEUWSE MILIEU FEDERATIE TREKT AAN DE BEL

De Zeeuwse Milieu Federatie heeft in oktober vorig jaar een dringend beroep gedaan op de Minister van LNV om met maatregelen te komen om de kokkelvis-

serij in de Westerschelde te reguleren. De federatie vindt de onbeheerste estuarium dat de Zeeuwse Delta nog telt, onacceptabel. Daarbij wordt verwezen naar het Beleidsplan Westerschelde en de voortgangsrapportage, waarin is vastgelegd dat er een vergunningstelsel voor de kokkelvisserij

al een lange tijd onduidelijk of er al enige voortgang is', aldus Kramer. De reactie van het ministerie is dat er een vooroverleg is geweest met de Belgische overheid over de totale visserij-problematiek in de Westerschelde. Verder kondigt het ministerie aan dat in 1995 nadere afspraken zullen worden gemaakt over specifie-



De effecten van kokkelvisserij op het slik bij Rammekens.

ke visserijzaken, waaronder de kokkelvisserij. moet komen. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is een terughoudend beleid voor de kokkelvisserij voor het Hooge Platen-complex. Volgens Th. Kramer van de Zeeuwse Milieu Federatie is er geen enkel zicht op of het ministerie al in overleg is met de Belgische overheid. 'We worden telkens met een kluitje in het riet gestuurd; het is

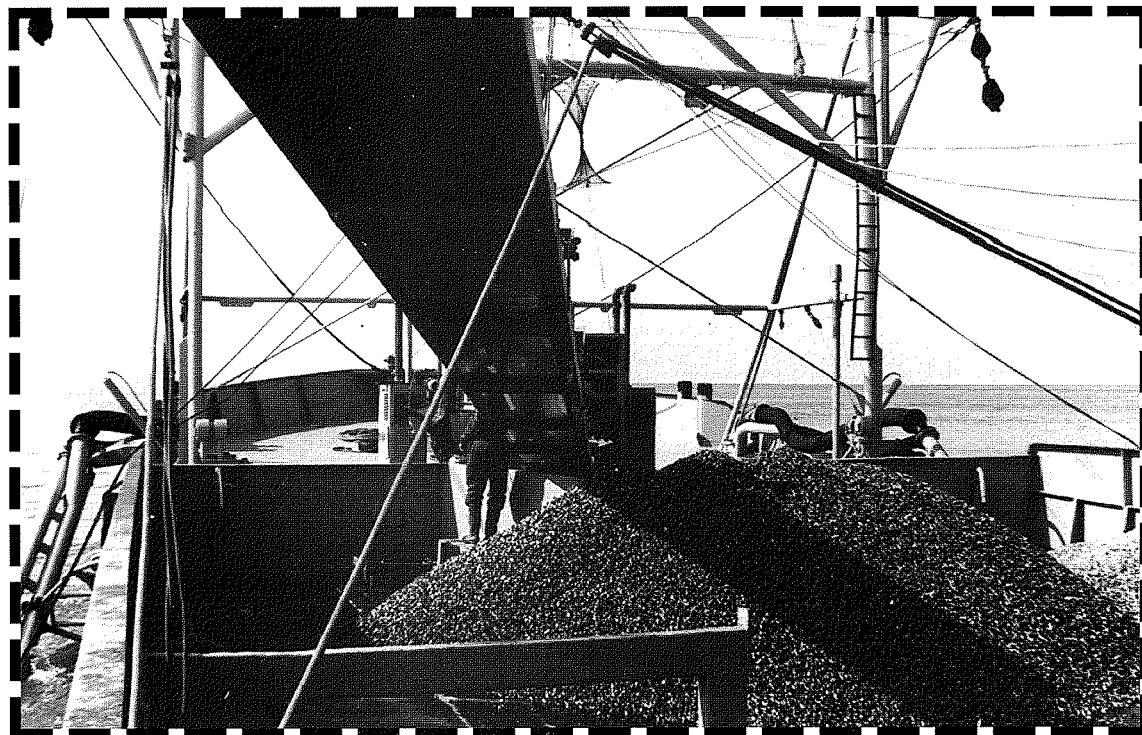
ke visserijzaken, waaronder de kokkelvisserij.

KOKKELSECTOR OOK VOOR REGULERING

De belangen van de kokkelsector in Zeeland worden behartigd door de ZEVIBEL (Zeeuwse Visserij Belangen). Ir J. Holstein, secretaris van ZEVIBEL, is niet gelukkig met de huidige situatie in de Westerschelde.

'Zevibel vertegenwoordigt alleen de kokkelvisserij met een vergunning. De Westerschelde is nu nog vrij gebied, het hele jaar door mag daar gevist worden, ook zonder vergunning. Wij doen ons best om de kokkelvloot te verdelen over de Waddenzee, Voordelta, Oosterschelde en Westerschelde en controleren of afspraken worden nageleefd. Tegelijkertijd kunnen de ongeorganiseerde kokkelvisseris ongelimiteerd hun gang gaan in de Westerschelde. Dit leidt tot situaties die wij niet in de hand hebben en voor ons imago zeer slecht zijn. Je kunt de situatie in de Oosterschelde niet los zien van de Westerschelde, vogels maken ook geen onderscheid tussen deze wateren. Ook wij zijn voor regulering in de Westerschelde!', aldus Holstein. (HH)

Kokkels aan dek van een kokkelvaartuig.



HET VERDRAG OVER DE VERRUIMING VAN DE VAARWEG IN DE WESTERSCHELDE

vervolg pagina 1

Naast deze werken regelt het verdiepingsverdrag ook het onderzoek naar de effecten van de

DE TECHNISCHE SCHELDE COMMISSIE

De Technische Schelde Commissie (TSC) is een bestaand ambtelijk overleg tussen Nederland en Vlaanderen. De TSC heeft in het kader van de verdieping tot taak gekregen de werkzaamheden en de uitkomsten van het monitoring-programma te volgen. Ingeval de TSC het nodig acht

FINANCIERING

De totale kosten van de verruiming bedragen 500 miljoen gulden. In het verdrag is geregeld dat de kosten van het baggerwerk ten laste komen van Vlaanderen. De kosten van de wrakopruijing en de oeververdedigingen zijn tot een totaalbedrag van 54 miljoen gulden voor Nederlandse rekening. De meerkosten zijn voor Vlaanderen. De kosten van de herstelwerken natuurwaarden zijn in beginsel voor rekening van Nederland. Vlaanderen draagt hieraan maximaal 44 miljoen gulden bij. De eventuele meerkosten hiervan zullen door Nederland worden opgebracht.

INWERKINGSTREDING

In de slotbepalingen van het verdiepingsverdrag is de procedure voor de inwerkingtreding opgenomen: op de eerste dag van de maand volgend op de dag waarop Nederland en Vlaanderen schriftelijk aan elkaar hebben meegedeeld dat aan de constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan, zal het Verdrag in werking treden. De verdragstekst is in Nederland overigens pas openbaar na toezending van het Verdrag aan de Staten-Generaal. (Pieter van Heteren, RWS Directie Zeeland).



Ondertekening van het Verdiepingsverdrag, v.l.n.r.: Dhr. L. van den Brande, Dhr. Th. Kelchtermans, Mw Jorritsma en Dhr van Mierlo.

verdiepingswerken op het watersysteem van de Westerschelde. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van een uitgebreid monitoring-programma, waarbij de effecten van de werkzaamheden zullen worden gemeten en geanalyseerd.

aanvullende werken uit te voeren om de vaarmogelijkheden in stand te houden of om de schadelijke effecten te beperken, zal ze hierover voorstellen uitbrengen aan de bevoegde overheden in Nederland en Vlaanderen.

Een gratis abonnement op de Schelde Nieuwsbrief kunt u met onderstaande bon aanvragen bij het Schelde InformatieCentrum.

Schelde

nieuwsbrief

Bedrijf/Instelling

Naam

Adres

Postcode

Woonplaats

Schelde
InformatieCentrum
Postbus 8039
4330 EA Middelburg

Het Schelde InformatieCentrum informeert en documenteert over de Schelde en haar stroomgebied

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 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

Omer Gielliet

FOTOGRAFIE

Dick Sellenraad, Jan v.d. Broek,
Henk Baptist, Jacob de Ronde,
Omer Gielliet, Thuring B.V.,
Dirk Jan Gjeltema, J.R. Visser

REDACTIE, VORMGEVING EN PRODUKTIE

Van Dongen Public Relations
Eendrachtsstraat 150
3012 XR Rotterdam

OPLAGE

1000 exemplaren

OVERNAME VAN ARTIKELEN

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