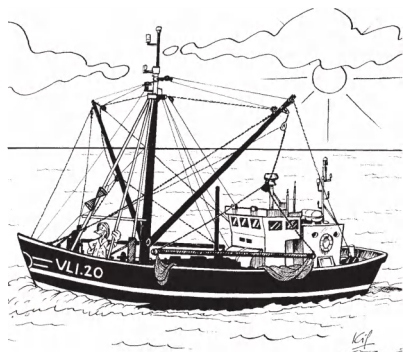




ScheldeKrant

nummer 4 2006 / gratis
oplage: 100.000

Voor iedereen met een hart voor de Schelde



De Scheldekrant is een gratis Nederlands-Vlaamse uitgave voor iedereen die zich betrokken voelt bij de Schelde. Met deze krant willen we iedereen warm maken voor deze indrukwekkende rivier, waar natuur en economie, veiligheid en recreatie naast elkaar bestaan! De Scheldekrant is een gezamenlijk initiatief van het Schelde InformatieCentrum en het Scheldefonds, twee organisaties die zich bekommeren om het wel en wee van de Schelde, een rivier om U tegen te zeggen...

Inhoud

Thema's:

Veiligheid	1 & 5
Natuur	2 & 3
Economie	4 & 5
Visserij	6
Recreatie & Toerisme	7

Korte Rubrieken

Schelde Trips	2
Schelde Literatuur	3
Schelde Cultuur	3
Puzzelhoek	8
Colofon	8

Overige:

Scheldeverdragen	8
Wist je dat ...	8

WIELMANNEN

De begeleiding van de scheepvaart op de Schelde heeft voortdurend aandacht. De vaarweg wordt veilig gehouden met tal van nieuwe geavanceerde technieken, zowel aan boord als aan de wal. Terwijl vroeger naast loodsen vaak wielmannen werden ingezet aan boord, gebeurt dit tegenwoordig steeds minder.

Wielmannen, weinigen weten wie ze zijn of wat ze nu precies doen. Nochtans is hun rol in de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde niet te onderschatten, vindt Alain Van Gelderen van Joint Antwerp River Wheelmen (JARW) dat schepen die dit wensen voorziet van een wielman.

■ Wat is nu eigenlijk een 'wielman'?

A: "Een wielman is iemand die, naast de loods, meegaat op een schip en dit schip bestuurt als het de Schelde opvaart of een haven verlaat. Ze nemen de plaats in van een matroos en werken onder het gezag van de loodsen. De verantwoordelijkheid blijft echter bij de kapitein van het schip. Bij het loodsen van een schip naar of in een haven, wordt dikwijls meteen aan rivier- of zee-loodsen en sleepboten gedacht, maar een wielman is nauwelijks bekend bij de bevolking."

■ Wat is dan het verschil met een loods?

A: "De loods houdt zich bezig met het verkeer op het water. Hij of zij geeft raad aan de kapitein hoe hij zijn schip moet varen, hij geeft roerinstruaties en koersen, maar zeker bij de grote schepen neemt hij het roer zelf niet in handen."



Dat doet iemand van het schip zelf, of een wielman.

Er is ook een verschil in opleiding: een loods is Kapitein ter lange omvaart van opleiding, en licentiaat in de nautische wetenschappen, (in Nederland is dit minimaal Eerste stuurman alle schepen en in het bezit zijn van een Marcom-A- certificaat). Een wielman heeft geen speciaal diploma, omdat het een beroep is dat niet erkend wordt. Alles draait om ervaring, er zijn geen scholen voor en de meeste komen hier dan ook binnen als bootsman. Ze worden ter plekke opgeleid door een ervaren wielman. Ze doen zo'n 150 tot 200 reizen mee onder toezicht, waarna ze met kleine schepen beginnen. Een opleiding duurt minimaal twee jaar."

■ Gaat een wielman altijd mee met een loods?

A: "Nee. Een wielman aan boord nemen is geen verplichting, hoewel het ten zeerste aangeraden wordt voor schepen van meer dan 200 m. Er zijn wel uitzonderingen. Op het Kanaal Gent-Terneuzen is het wel verplicht voor bepaalde schepen (bv autoschepen) en bij een diepgang die meer is dan 12,30 m of een schip dat langer is dan 24,5 m. Een wielman komt aan boord op vraag van het schip zelf en wordt, net zoals de loods, door het schip betaald. Door besparingen is het aantal actieve wielmannen helaas sterk gedaald de laatste jaren."

■ Wat is de meerwaarde van een wielman aan boord?

A: "Een wielman kent het gebied natuurlijk beter en heeft uiteraard meer ervaring op deze vaarweg dan een matroos van het schip zelf. Maar de meerwaarde is vooral te zoeken in de communicatie. De ervaring van wielmannen zorgt ervoor dat de instructies van loodsen snel worden vertaald in acties aan het roer. De taal vormt dan geen probleem, of dit nu Engels of de eigen taal is. Dit komt de veiligheid alleen maar ten goede."

■ Hoe verloopt de dag van een wielman?

A: "Doordat het aantal wielmannen zo sterk afgenomen is de laatste jaren, moeten ze nu zelf de lijsten met de verwachte schepen uitpluizen. Zo maken ze zelf hun planning op. Ze zorgen ervoor dat er in Vlissingen iemand beschikbaar is en bij de afvaart aan de sluizen in het havengebied. Een traject van Antwerpen naar Vlissingen duurt zo'n 3 à 4 uur, afhankelijk van het getij. Op de eindbestemming worden ze afgehaald om zo via het land teruggebracht te worden naar de vertrekplaats. Vroeger konden wielmannen dikwijls over het water terugkeren met een nieuw schip, maar daarvoor zijn er momenteel te weinig vaarbewegingen."

Lees verder op blz. 5.



Natuur

Watervogels langs de Schelde

De grote trek

Estuaria — of rivieren met een getijdenwerking — behoren tot de meest productieve en voedselrijke systemen van de wereld. Veel voedsel betekent veel gasten! Jaarlijks komen duizenden trekvogels overwinteren of uitrusten en hun vetreserves aanvullen om vervolgens hun grote tocht te kunnen voortzetten richting overwinterings- of broedgebied. Vogels die de Oost-Atlantische trekroute afleggen, vertrekken uit koude, noordelijke gebieden als Canada tot Centraal-Siberië en overwinteren tussen West-Europa en West-Afrika. Voor sommige soorten ligt het broed- en overwinteringsgebied meer dan 10.000 kilometer uit elkaar! Ze hebben deze reserves dan ook broednodig om hun tocht te kunnen voltooien en het koude weer te trotseren. In het Schelde-estuarium vinden ze hun voedsel op de slikken en schorren.

De Schelde: nationaal en internationaal van levensbelang voor vogels

Vele soorten verblijven hun hele leven in het estuarium, andere verblijven er slechts enkele maanden per jaar om te broeden, te ruïen, als tussenstation om verder te trekken of om er te overwinteren.

Steltlopers zijn typisch voor de Westerschelde, eenden en ganzen eerder voor de Zeeschelde.

Het Verdrongen Land van Saeftinghe, ter hoogte van de Vlaams-Nederlandse grens, is vooral voor ganzen en eenden van cruciaal belang. Dit unieke, uitgestrekte schorrengebied biedt hen een bron van rust en voedsel. Smienten en pijlstaarten worden vaak geteld en grauwe ganzen komen er steeds meer voor.

In de Zeeschelde zijn wintertalingen, wilde eenden, bergeenden, krakeenden, kuifeenden en pijlstaarten de meest voorkomende eendensoorten. Bergeenden gebruiken het estuarium ook om zichzelf in een nieuw verenkleedje te steken. Tijdens het ruïen kunnen ze niet vliegen en zijn ze dus bijzonder kwetsbaar. Langs de Schelde vinden ze veilige plekken om deze periode te overbruggen.

De hoogste aantallen steltlopers vinden we in de Westerschelde. Bonte strandlopers en scholeksters blijven hier graag overwinteren. Andere soorten als de bontbekplevier en de zwarte ruiters strijken slechts neer om bij te tanken. Wulpen, zilverplevieren en rosse grutto's zijn dan weer eigenzinniger: de meeste gebruiken de Schelde als doortrekgebied en kleinere aantallen blijven er overwinteren. Tussen Antwerpen en Gent komen ook steltlopers voor, maar in lagere

aantallen. Vooral kieviten blijken de Vlaamse kant van de Schelde wel te waarderen.

Het belang van het estuarium voor watervogels is internationaal erkend. Een voorwaarde voor deze erkenning is dat er minstens 20.000 individuen of 1% van de populatie in het gebied verblijven. De Schelde voldoet aan beide voorwaarden voor verschillende soorten!

1, 2, 3, ...

Watervogels vormen een belangrijk onderdeel van de voedselketen. Omdat ze aan de top van de voedselketen staan, reageren ze op allerlei veranderingen. Sinds jaren worden zowel in Nederland als in Vlaanderen tellingen uitgevoerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van schepen en vliegtuigjes.

Het doel van de tellingen is inzicht krijgen in het voorkomen en de verspreiding van watervogels in het

estuarium, het belang van het gebied als wetland of waterrijk gebied inschatten en grootschalige ingrepen op het systeem op langere termijn evalueren.

Soms zijn er directe relaties zichtbaar tussen het aantal getelde vogels en andere factoren zoals een toenemend recreatief gebruik of schelpdiervisserij. Als zich negatieve veranderingen voordoen zonder duidelijk zichtbare oorzaak, wordt verder onderzoek voorzien.

In Vlaanderen volgen wetenschappers van het Instituut voor Natuurbehoud — recentelijk omgevormd tot het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) — sinds 1991 de watervogels langsheen de Zeeschelde op. Maandelijks worden de dieren bij laagwater geteld vanaf een schip op drie opeenvolgende teldagen.

Deze tellingen sluiten aan bij de tellingen die in de Westerschelde door het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) worden gecoördineerd sinds 1975. De tellingen gebeuren ook



● Slikken zijn onbegroeide gebieden langs de oevers van het estuarium die steeds bij hoogwater overstromen. In het slijk leven vele bodemdieren, een lekkernij voor tal van watervogels. De hoger gelegen en begroeide gebieden die enkel overstromen bij hoog hoogwater, noemen we schorren. Beide leefgebieden zijn erg belangrijk voor water- en broedvogels. PW

S C H E L D E T R I P S

Eén van de vele rijkdommen van het Schelde-estuarium is de unieke natuur. De vele natuurgebieden langs de Schelde tonen elk hun specifieke bijdrage in de vorm van een uniek en zeldzaam biotoop in Europa, zoals de zoetwaterschorren, een grote verscheidenheid aan planten en dieren of andere bezienswaardigheden. We stellen er enkele aan u voor.

De Vlassenbroekse Polder

De Vlassenbroekse Polder (ca. 300 ha) is gelegen in één van de meanders van de Schelde. In dit ingedijkt gebied bevindt zich het rustige kunstenaarsdorpje Vlassenbroek. Het Romaans-Gotische kerkje, de Scheldedijk, de kunstgalerijen en de terrasjes zijn bij vele wandelaars en fietsers geliefd. Het landschap wordt gekenmerkt door buiten- en binnendijkse gebieden met kreken en sloten, weilanden beplant met canadapopulieren, zoetwaterschorren met rietvelden en wilgenstruweel, verlande moerassen of wielen (welen) genaamd. De verscheidenheid aan planten en dieren is zeer groot. U kunt er o.a. gele lis, dotterbloem,

reuzenbalsemien, moeras-vergeet-mijnietje, sterrekroos en waterviolier aantreffen. Reigers en verschillende soorten eenden, wielewaal, blauwborst, goudhaantje, konijn, padden en kikkers en bijzondere nachtvulinders worden er regelmatig gezien.

www.natuurpunt.be

Het Galgeschoor en het Groot Buitenschoor

Het Galgeschoor en het Groot Buitenschoor liggen ten Noorden van Antwerpen, aan de rechteroever van de Schelde (nabij de Belgisch-Nederlandse grens). Samen met het Schor Ouden Doel en het Verdrongen Land van Saeftinghe vormen ze een laatste restant van een vroeger zeer uitgebreid slikken- en schorrencomplex in de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde, dat in het begin van onze jaartelling bijna heel Zeeland omvatte. Bijzonder aan deze gebieden is de dynamiek van eb en vloed en daarmee samenhangend de vermenging van het zoet water afkomstig uit het binnenland en het zout water afkomstig uit de Noordzee. Dit resulteert in brak water: water met een zoutgehalte rond de 5g

zout per liter water. Niet veel denkt u? Nu drink dan maar eens een glas water met 5g zout per liter dan zult u snel overtuigd zijn van het tegendeel! Deze brakke levensomstandigheden waarbij het zoutgehalte nog eens belangrijk kan schommelen tussen 1g en 12g zout per liter water, maken dat slechts weinig plant- en diersoorten hier kunnen overleven. Elke eerste zondag van de maand kunt u samen met een gids op verkenning in één van deze unieke gebieden.

www.scheldeschorren.be



Inlaag 2005

Inlagen zijn gebieden tussen twee dijken, de zeedijk en een binnendijk. Ze zijn vaak drassig en de invloed van het zoute water is groot. Ze worden door vogels benut als voedsel- en broedgebied en als hoogwatervluchtplaats. Een dertig hectare groot gebied tussen de zeedijk en de weg naar de Westerscheldetunnel op Zuid-Beveland is omgevormd tot Inlaag 2005. De inrichting van dit natuurgebied is bedoeld als compensatie voor de verloren natuur bij de aanleg van de Westerscheldetunnel. Inlaag 2005 wordt een bijzondere inlaag met een zout, brak en zoet gedeelte met zoutminnende planten als zeekraal en zeeaster, minder ziltige planten als rode ogentroost en aardbeiklaver en in de zoete zone kamgras en kattendoorn. Het bloemrijke grasland zal geknipt zijn voor weidevogels, op de kale grond kunnen steltlopers als kluut en visdief broeden. Inlaag 2005 én Inlaag 1887 zijn vanaf de zeedijk goed te bekijken en Natuurmonumenten organiseert regelmatig excursies.

www.natuurmonumenten.nl



• Voor de tellingen op de Zeeschelde wordt in de winter gewerkt met twee telteams, één voor elke oever. 2 tellers verdelen de soorten en 1 persoon noteert de tellingen. Nadien worden deze gegevens ingevoerd en verwerkt. Soms worden op één dag tot 30.000 individuen geteld!

maandelijks vanaf de oever en schepen. Tellingen gebeuren hier echter rond hoogwater omdat de vogels zich dan verzamelen op de hoogwatervluchtplaatsen. Ook vliegtuigen worden ingezet, hoofdzakelijk voor het tellen van zeezoogdieren zoals zeehonden. Tijdens deze vluchten – waarbij men over het gehele Voordeltagebied vliegt – worden bij laagwater ook de aalscholvers, eider-eenden, zeeëenden en toppereenden geteld.



• Vogels die broeden in de uitgestrekte arctische en boreale gebieden van Canada tot Siberië overwinteren in estuaria en waterrijke gebieden langs de Noordwest-Europese en West-Afrikaanse kusten. Het Schelde-estuarium is een belangrijk knooppunt op deze Oost-Atlantische trekroute.

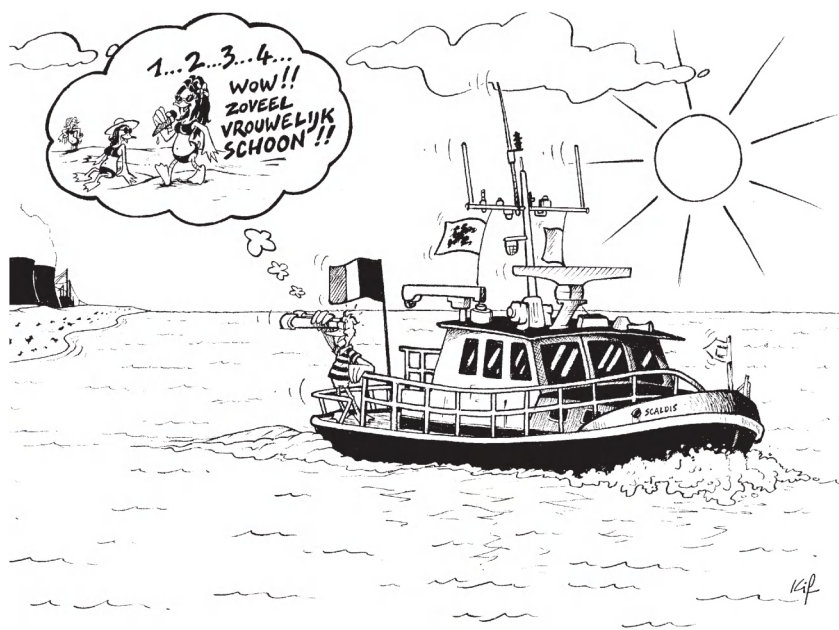
Langs weerszijden van de grens zijn de tellers wetenschappers van overheidsinstanties of professioneel ingehuurd tellers maar ze worden voortdurend bijgestaan door talrijke vrijwilligers.

Trends

Sinds het opstarten van de vogeltellingen in de Zeeschelde is er een globale toename van het aantal dieren in de winter en het aantal vogeldagen (schatting van het aantal dagen dat de individuen van een soort in een gebied hebben doorgebracht) in de zomer. Dankzij de verbetering van de waterkwaliteit groeit de Schelde uit tot één van de belangrijkste overwinteringsgebieden voor watervogels. Ook de verminderde jacht speelt hierin mee.

Sluitende verklaringen om de geobserveerde patronen te verklaren zijn niet altijd te geven. De tellingen die door de jaren heen verzameld werden, vormen alleszins een belangrijke bron van informatie. Dergelijke wetenschappelijke informatie wordt vaak gebruikt voor het opmaken en evalueren van het beleid voor het estuarium.

www.rikz.nl en www.inbo.be



SCHELDE CULTUUR

In de Waaslandhaven, op de Antwerpse linkeroever, is men volop bezig met de aanleg van wegeninfrastructuur voor de vlotte ontsluiting van het Deurganckdok. Hierdoor vervagen herkenningspunten in de omgeving en bezoekers kunnen zich steeds moeilijker oriënteren. Kunstwerken op rotondes moeten daar verandering in brengen. In samenwerking met de afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse Gemeenschap, de Katoennatie en het bedrijf Vanmoer/Meyers Sohn, ontwierp kunstenaar Luc Deleu vier creaties met containers. Luc Deleu werkt regelmatig met containerconstructies in de openbare ruimte. De containerinstallaties kunnen beschouwd worden als mobiele monumenten die tijdelijkheid, mobiliteit en vergankelijkheid uitdrukken. De kunstwerken krijgen een definitieve plaats langs de wegen in de Waaslandhaven. Medio 2006 zouden de eerste kunstwerken moeten verschijnen.



Ontwerp van kunstenaar Luc Deleu

SCHELDE LITERATUUR

Het Verraad van Waterdunen

Meer informatie: www.waterdunen.nl

Dit jeugdboek speelt zich af tijdens de Tachtigjarige Oorlog. In het boek wordt Waterdunen, een voormalig eiland in de monding van de Westerschelde, een toevluchtsoord voor kinderen.



Verdwenen havens van Zeeland

Uitgever: St. Zeeuwse museumhaven

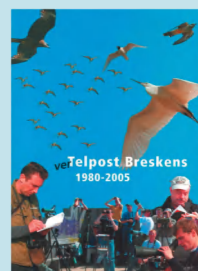
Dit boek is rijk geïllustreerd en beschrijft welke veranderingen nog bestaande en verdwenen havens uit het Scheldemondgebied in de afgelopen eeuwen ondergingen.



verTelpost Breskens 1980-2005 met dvd

Uitgever: Telgroep Breskens

Een uitgave ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de vogeltelplaat bij Breskens, die ook ontmoetingsplaats (vertelplaat) geworden is.



Schorzijdebij

Op de Scheldeschorren komt de *Colletes halophilus* oftewel de schorzijdebij voor. Deze zeldzame bij leeft niet in een sociale kolonie zoals de gewone (honing)bij. De naam zijdebij dankt hij aan zijn nest. De wanden van de nestcellen worden met een mengsel van speeksel en nectar in verscheidene dunne laagjes bestreken. Als die bekleding droog is, geeft ze de indruk van een zijde-achtig weefsel. Ook wordt de nestcel met dit materiaal afgesloten.

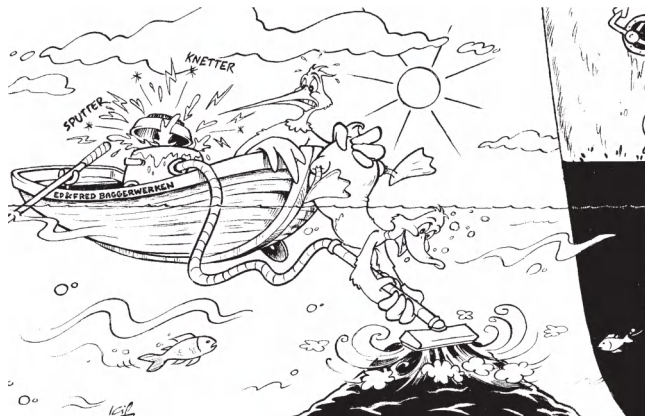


BW

Baggerwerken op de Schelde

U hebt het vast al gehoord: Vlaanderen en Nederland zijn het eens over een Ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium tot 2010. Het estuarium moet beter beveiligd worden tegen overstromingen, de Scheldehavens moeten in de toekomst vlot en veilig bereikbaar blijven en de natuur moet nieuwe kansen krijgen.

Zonder ingrepen kunnen de reusachtige containerschepen door de steeds grotere diepgang niet meer onafhankelijk van het getij naar en van Antwerpen varen: dit kost tijd en steeds meer geld. Om Antwerpen vlot en veilig toegankelijk te houden voor schepen met een diepgang van 13,10 meter is het nodig om op een aantal plaatsen verdiepingsbaggerwerken uit te voeren.



Baggeren

In een estuarium is er een voortdurende verplaatsing van het bodem-materiaal aan de gang. Sommige plaatsen hogen zich sneller op dan andere en daar ontstaan drempels. Het zijn deze drempels, negen in de Westerschelde en twee in de Zeeschelde, die het scheepvaartverkeer hinderen en weggebaggerd worden.

Wekelijks worden door de Vlaamse overheid plannen opgemaakt waar er gebaggerd moet worden. Afhankelijk van de locatie wordt beslist welke tuigen zullen worden ingezet. Op de Schelde wordt gewerkt met sleephopperzuigers. Dit zijn schepen die door middel van pompen en motoren zand en slib van de waterbodem zuigen en opslaan in hun ruim. Sleephopperzuigers kunnen hun ruim leeg maken op verschillende manieren. Ofwel wordt de inhoud gedumpt of geklept. Ofwel wordt het materiaal via pompen aan wal gespoten om bijvoorbeeld een strand of een haven-terrein op te hogen.

Bereikbaarheid van de Scheldehavens

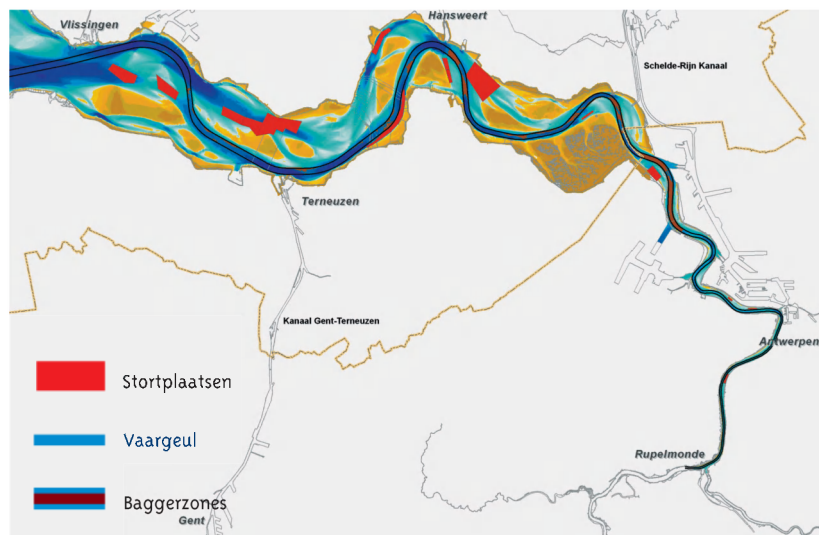
Langs de Schelde liggen enkele belangrijke havens: de haven van Antwerpen, de Gentse haven en de havens van Vlissingen en Terneuzen. Deze havens zijn de toegangspoorten voor de industrie en de bedrijven en dus een belangrijke draaischijf voor de Belgische en Nederlandse economie. Het succes van de havens is vooral te wijten aan hun centrale ligging in Europa en het infrastructurele netwerk dat de havens met het binnenland verbindt. Zowat de helft van de goederen die er worden behandeld is bestemd of afkomstig uit andere Europese landen.

Via binnenscheepvaart, spoorwegen of autosnelwegen worden de goederen verder getransporteerd. De hoeveelheid goederen die binnenkomt is enorm. Er worden dan ook steeds grotere schepen ingezet met een steeds grotere diepgang. Intense baggerwerken hebben de bevaarbaarheid van de rivier systematisch verbeterd.

De baggerwerken worden in het Vlaamse en Nederlandse deel van de Schelde uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid. Het departement Mobiliteit en Openbare werken - Afdeling Maritieme Toegang - is verantwoordelijk voor het onderhoud van de vaargeul.

Om de baggerwerken te controleren zijn op de schepen 'toezichters' aanwezig. Elk schip beschikt tevens over een soort black box, het zogenaamde Bagger Informatie Systeem (BIS). Hierin worden alle gegevens van het schip geregistreerd. Deze informatie wordt ook als controle gebruikt.

Gemiddeld zijn er elke dag 2 tot 3 baggerschepen actief op de Schelde. De baggeraars werken dag en nacht om de vaarweg te onderhouden. Wanneer de volledige beuninhoud van het schip - die kan variëren van 1.500 tot 8.000 m³ - gevuld is, vaart het schip naar de stortplaats waar het zijn inhoud kan 'kleppen' of lossen. Daarna keert men terug naar de baggerplaats. Het volume dat in 1 dag gebaggerd kan worden is dan ook afhankelijk van de afstand tussen de bagger- en stortplaats. In de Westerschelde zijn deze afstanden bijvoorbeeld veel groter dan in de Zeeschelde. Per maand wordt zo'n 750.000 m³ zand en slib gebaggerd in het Schelde-estuarium.



● Overzicht van de baggerzones voor de volgende verdieping, evenals de huidige stortzones. AMT

Baggeren en ... storten

Voor de huidige baggerwerken op Nederlands grondgebied hebben Vlaanderen en Nederland afspraken gemaakt. Om gebaggerde specie terug te mogen storten in de rivier is een vergunning vereist, zowel in Vlaanderen als in Nederland.

De baggerspecie wordt teruggestort in de Schelde. Hiervoor werd gezocht naar het beste alternatief waarbij zowel economische, ecologische als morfologische argumenten worden in rekening gebracht. Ecologisch gezien is het systeem van geulen en platen in de Westerschelde zeer waardevol. Om dit te behouden moeten we trachten het estuarium niet te zwaar te beïnvloeden en zoveel mogelijk specie in het systeem te houden. Zand wordt teruggestort in de rivier omdat het de bouwsteen van de bedding vormt. Men spreekt hierbij

van een 'neutrale zandbalans'.

Rivierslib bevat heel wat organisch materiaal. Wanneer dit voortdurend uit het systeem zou gehaald worden, zou dat een groot verlies aan voedingsbestanddelen betekenen.

De gebaggerde specie bestaat in de Westerschelde vooral uit zand. In de Zeeschelde wordt zand en slib gebaggerd. Zand wordt tevens gewonnen uit de rivier maar omwille van het ecologisch evenwicht wordt de hoeveelheid beperkt.

Hergebruik

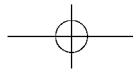
Bij de aanleg van een nieuwe waterweg, een dok of een verruiming van een bestaande waterweg, spreekt men van infrastructuurbaggerwerken. Hierbij neemt men oude geologische lagen van de bodem weg en gebruikt men baggertuigen zoals een stationaire cutterzuiger. Deze techniek



● De Antigoon is een sleepopperzuiger die op de Schelde ingezet wordt voor het uitvoeren van baggerwerken. DN



● Voor de aanleg van het getijdendok Deurganckdok wordt gebruik gemaakt van baggerschepen zoals een stationaire cutterzuiger. Dit tuig heeft een heel grote zuigkracht en is geschikt om de bodem weg te snijden en via drijvende leidingen aan land te brengen. DN



wordt momenteel gebruikt bij de aanleg van het Deurganckdok. Een deel van de vrijgekomen bovengrond wordt hergebruikt voor de opvulling van de kleigroeven in Steendorp. Het zand dat vrijkomt bij deze werken wordt gebruikt om de nabijgelegen industrieterreinen op te hogen en om een dijk in het Doeldok te bouwen.

Bij het verruimen van de waterweg wordt gewerkt met aangepaste sleehopperzuigers die geschikt zijn om de hardere lagen te verwijderen. Specie die hierbij vrij komt kan ook gebruikt worden bij wegenwerken of bij het ophogen van dijken.

Natuurherstel in Steendorp

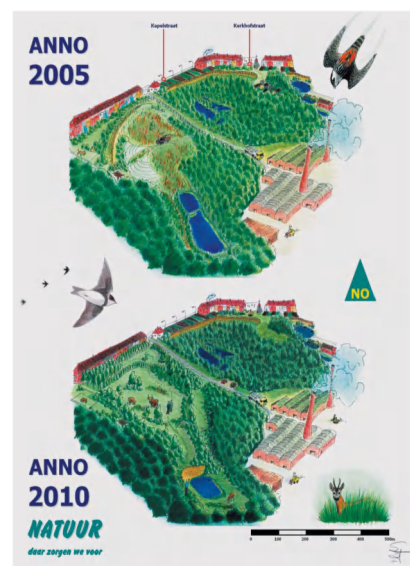
In de gemeente Steendorp ligt in de onmiddellijke omgeving van de Schelde een oude kleigroeve. Daar werd tot in de jaren '80 klei ontgonnen voor de daar gevestigde steenbakkerij. De ontginning van de kleilagen liet duidelijk sporen achter in het landschap.

In 2006 heeft de afdeling Maritieme Toegang het plan opgevat om deze verlaten kleigroeven op te vullen met grond, die wordt aangevoerd vanuit het Deurganckdok. De inwoners van Steendorp krijgen er een natuur- en recreatiegebied bij en er wordt tevens zuinig omgesprongen met de beschikbare ruimte in de polder van Linkeroever.

Voor dit natuurherstelproject wordt 840.000 m³ grond aangevoerd via schepen. Deze specie is een mengeling van poldergrond en zand. De aangevoerde grond wordt via een transportband van de rivier naar de kleiput gebracht.

Door de opvallendheid van de kleiput stijgt de landschappelijke en ecologische waarde van het gebied. De aanwezige waterplas wordt behouden en heringericht. Aan de noordrand wordt een steile zone met zandig materiaal aangelegd om nieuwe oeverzwaluwpopulaties aan te trekken. Door het gevarieerde reliëf krijgen we tevens een warm microklimaat dat bijzondere, warmteminnende planten en diersoorten kan huisvesten.

Het natuurpark zal zich deels spontaan ontwikkelen en zal deels worden beheerd door begrazing en/of maaien en kappen. Intensief recreatief gebruik kan in de parkzone. In de zone voor natuurontwikkeling zullen wandelaars steeds welkom zijn.



Veiligheid

Vervolg van blz. 1

"Dat is ook het moeilijke: een corps van wielmannen kan nauwelijks in stand gehouden worden, omdat er overal bespaard wordt. Er zijn dagen dat er drie schepen varen, maar ook dagen dat er geen varen, maar het personeel moet wel beschikbaar blijven en dus betaald worden. De jaren '70 en '80 waren de gloriejaren. Toen waren er 20 tot 25 wielmannen actief. Zij deden toen elk zo'n 250 schepen. Nu beschikt JARW over drie voltijdse wielmannen. Zij doen zo'n 350 à 380 schepen per jaar."

■ *Wie waren er eigenlijk eerst: de loodsen of de wielmannen?*

A: "De loodsen waren hier eerst, als initiatief van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Op vraag van de schepen zelf, zijn dan de wielmannen er gekomen. Omwille van de veiligheid dus."

■ *Is er nog een toekomst voor wielmannen?*

A: "Door het steeds toenemende verkeer op de Schelde en de steeds groter wordende schepen, zou er een belangrijke toekomst kunnen liggen voor de wielmannen. Helaas ziet het er wegens de besparingen niet zo rooskleurig uit. We krijgen ook te maken met een generatie loodsen die het fenomeen 'wielman' nauwelijks kent, men vindt het 'normaal' zonder deze expertise te werken. Hierdoor zijn er ook weinig nieuwe opleidingen, waardoor we in een vicieuze cirkel kunnen komen en dit mooie beroep van wielman een stille dood zou kunnen sterven. We hopen echter dat niet alle rederijen zullen bezwijken onder de druk om te besparen op veiligheid. De kost van een wielman staat echt niet in verhouding tot de mogelijke gevolgen van een calamiteit, zowel financieel, als voor het milieu of de mens."

 alainvangelderren@eendracht.be



● *Schepen worden alsmaar groter en er komt dus een grote behendigheid bij kijken om ze te manoeuvreren. Soms is er nauwelijks plaats over als zo'n schip een sluis passeert.*

Overstromingsrisico's

De Vlaamse en Nederlandse regering passen elk een andere veiligheidsbenadering tegen overstromingen toe. In Vlaanderen hanteert men de risicobenadering: waar is de schade bij overstroming het grootst. Nederland neemt de káns op overstroming als maatstaf. Het project "Afstemming van het beleid inzake veiligheid tegen overstromen" van de ontwikkelingschets 2010 moet ervoor zorgen dat beide landen informatie uitwisselen en tot een gezamenlijke veiligheids-gedachte komen.

Hoe is het dan nu geregeld?

In **Nederland** zijn wettelijke eisen gesteld aan de veiligheid die de zee-keringen moeten bieden. Voor de Westerschelde geldt de veiligheids-norm 1:4000. Dat wil zeggen dat een dijk hoogwaterstanden moet kunnen weerstaan die behoren bij stormen die minimaal eens in de 4000 jaar kunnen optreden. Deze norm geldt overigens niet voor heel Nederland; voor een stad als Rotterdam geldt bijvoorbeeld een norm van 1:10.000. Economische belangen en de bevolkingsdichtheid van een gebied zijn dus medebepalend.

In Nederland zijn alle zeeweringen op 'Deltahoogte' gebracht (de hoogte waaraan in Nederland alle zeeweringen wettelijk moeten voldoen). In de Wet op de Waterkering is vastgelegd dat de beheerders eens in de vijf jaar toetsen of de dijken nog aan de normen voldoen. Eens op Deltahoogte gebracht wil immers niet zeggen dat het karwei blijvend geklaard is.

Geactualiseerd Sigmaplan

In het Sigmaplan dat in 1977 door **Vlaanderen** is opgesteld werd een veiligheidsnorm van 1:10.000 opgenomen. Inmiddels zijn de visies op deze kansbenadering veranderd. Ook de zeespiegelrijzing en klimaatsveranderingen heeft tot gevolg gehad dat het Sigmaplan geactualiseerd is. Om schadelijke overstromingen te beperken moet ruimte aan de rivier gelaten worden om zoals vroeger te kunnen overstromen in minder kwetsbare valleigebieden. Het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde is één van de grootste gebieden dat daarvoor is bestemd.

 www.sigmaplan.be
www.ruimtevoorderivier.be



Garnalenvisser op de Schelde, een zeldzaam beroep

Vroeger waren er nog zo'n 40-45 garnalenvissers op de Westerschelde, nu zijn er nog maar twee. Een uitstervend beroep zo lijkt het en daarom voor de Scheldekrant reden om op zoek te gaan naar één van de laatste vissers, Karel Verschraegen uit het Vlaamse Boekhoute.

"Ik ben de derde generatie en mijn zoon, Patrick, is de vierde. Ik vis zelf al vanaf mijn 16°. Eerst deden we in mosselen. In die tijd was de Braakmankreek nog open, en was Boekhoute nog onze echte thuishaven. De kreek was toen al wel behoorlijk verzand. We moesten de mosselen in ondiepe roeiboten scheppen, want alleen met die boten konden we tot in Boekhoute in de Isabellahaven komen. Nadat de Braakman in 1952 gedicht werd, visten we nog een tijd op het Veerse meer en de Grevelingen. Toen die na de watersnoodramp van 1953 ook afgesloten werden, gingen we in 1959 over op de garnalenvangst."

Tong

Vroeger visten de garnalenvissers het hele jaar door. In de wintermaanden was de vangst karig, maar werd er nog wat bijverdiend met thuis garnalen pellen. Nu het thuispellen van rechtswege is afgeschaft, wordt er van mei tot en met december op garnalen gevestigd en daarna is er een periode van onderhoud. "Als het water weer warmer wordt, komt de tong om te paaien in de Westerschelde. Vanaf maart tot april vissen we dan zo'n 6 tot 8 weken op deze vis."

Minder garnalen

Volgens Karel zitten er tegenwoordig minder garnalen in de Westerschelde, volgens hem vooral doordat er meer stroming is door onder andere baggerwerkzaamheden. Daar staat tegenover dat de schepen beter uitgerust zijn, dus de vangsten vallen niet tegen.

"We kunnen er met twee gezinnen goed van leven. Maar het is hard werken, in de zomer is het eigenlijk geen leven, en dan ben je in december blij dat 't gedaan is. Maar in februari vervel je je, dan wil je weer beginnen."

De laatste 2 jaren waren goede garnalenjaren. Of dat aan het

schonere water ligt, kan Karel niet zeggen. "Er komen wel meer zeehonden, maar of het voor de garnalenvangst beter is, weet ik niet. Je hebt goeie en slechte garnalenjaren. Als het slecht is op de Schelde, wordt er op zee ook niet veel gevangen."

Nachtbrakers

"We vissen 's nachts, dan vang je de meeste garnalen. Vroeger viste je overdag nog kilo's vis mee, vooral paling en dat betekende extra inkomsten. Maar tegenwoordig is de bijvangst eigenlijk niet meer interessant en dus gaan we 's avonds rond 6 uur weg en komen 's morgens weer binnen. Gemiddeld pak je dan 300 kilo garnalen per vangst."

Echte Scheldevisser

"Wij gaan niet van de Westerschelde af. In Breskens en Zeebrugge liggen ook nog garnalenvissers, maar die vissen meestal op zee en in de Scheldemonding. Behalve als de Westerschelde vol garnalen zit, dan zijn ze natuurlijk ook hier te vinden. Dan zien ze wat wij op de vismijn aanvoeren en dan zijn ze ook snel van de partij."



● Karel Verschraegen met op de achtergrond zijn schip de Bou 7 (Boekhoute). LK

Levenscyclus grijze garnaal

Onze 'gewone' garnaal of 'grijze' garnaal leeft op en in de zandige bodems van de kusten van Noordwest-Europa, bij voorkeur in het brakke water van riviermondingen.

In de Schelde komt de grijze garnaal voor van de monding tot aan Doel, stroomopwaarts van de Belgisch-Nederlandse grens. Ze zijn er het hele jaar door te vinden, maar vooral in de zomer en de herfst overheersen ze in de vangsten met fijnmazige bodemnetten.

De grijze garnaal wordt geslachtsrijp na 8 maanden en bij een lengte van 4 cm. De vrouwtjes produceren het hele jaar door eitjes, tot 15.000 per broedsel. De larvale ontwikkeling duurt, naargelang het seizoen, 3 weken tot 3 maanden. Het wijfje draagt de ontwikkelende eitjes met

zich mee onder het achterlijf tot het moment dat de larven vrijkomen en zich in het water laten meedrijven.

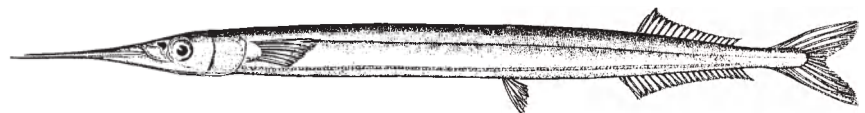
De larven groeien geleidelijk tot een lengte van 15 mm. Dan zakken de kleine garnaaltjes naar de bodem. In de Schelde vertoeven ze bij voorkeur in de krekken van de brakwaterschorsoren. Na een drietal weken verlaten de garnaaltjes de veilige omgeving van het schor en zetten ze hun eerste 'stappen' in het doolhof van de geulen en platen in het estuarium. Daar groeien ze verder op.

In de Schelde voedt de grijze garnaal zich met kleine kreeftachtigen, zoals aasgarnalen, vlokreeftjes en roeipootkreeftjes. Zelf wordt ze gegeten door heel wat vissen en natuurlijk ook opgevest voor menselijke consumptie.



IM

Geepvissen



Ooit al eens gaan geepvissen? Als de zon begint te schijnen en het water weer warmer wordt, moet je je kans zeker eens wagen! Je trekt hiervoor best naar de stranden aan de monding van de Westerschelde tussen Vlissingen en Westkapelle of naar de zuidelijke kant aan Breskens-Cadzand. Zeehengelen is bovendien gratis.

Met zijn typische slanke lichaamsbouw, blauwgroene flanken en lange snavelvormige bek vol kleine scherpe tandjes, kan je de geep met geen enkele andere vissoort uit onze streek verwarren! Een ander kenmerk van de

geep is zijn gifgroene graat die hem de bijnaam 'groengraat' oplevert. Dat geep hierdoor niet zo wordt gewaardeerd als consumptievis, is jammer maar volkomen onterecht.

Gepen zijn goede rovers en jagen op kleine visjes. Ze worden daarom vaak bevestigd met kleine stukjes vis.

Eind april-begin mei trekken gepen van de Britse eilanden onze kant op om hier te komen paaien. Het hoogtepunt van hun intrek in de Schelde ligt rond mei-juni. Vanaf september keren ze terug naar het open water ten westen van Groot-Brittannië.

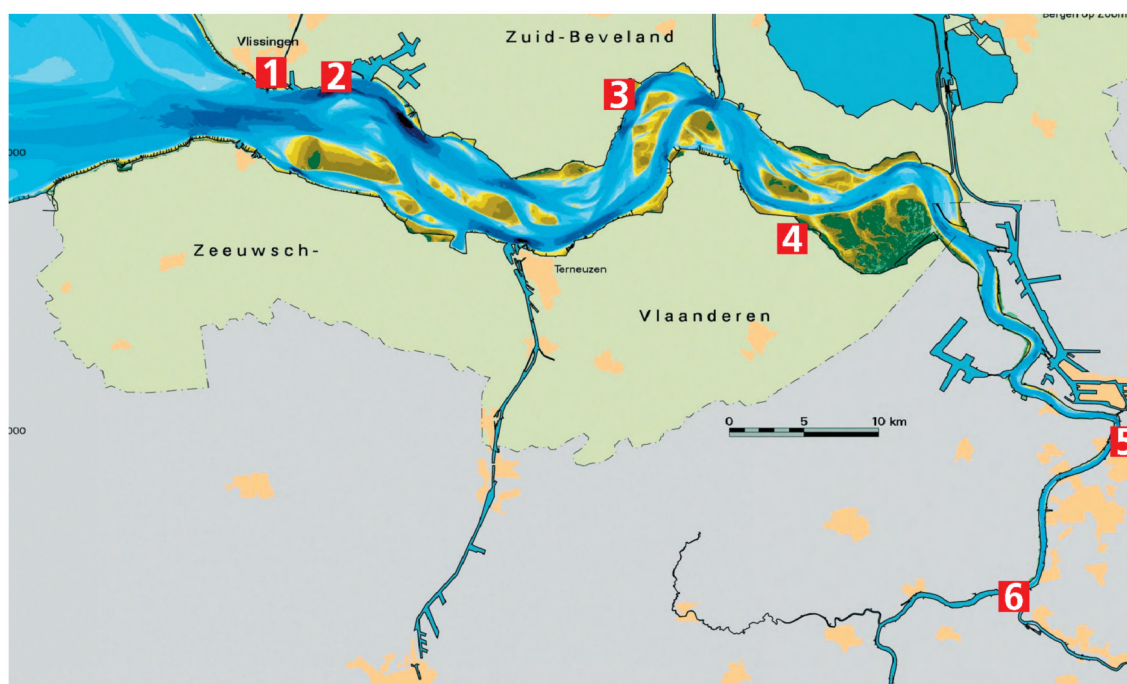


AE

Recreatie • Toerisme

FAVORIETE STEK AAN DE SCHELDE

Dat de Schelde een speciale aantrekkingskracht heeft, dat spreekt voor zich. Maar waaruit bestaat nu precies die aantrekkingskracht? Wat maakt een bepaald plaatsje aan de rivier voor iemand nu zo bijzonder? De redactie van de Scheldekrant ging op zoek naar deze speciale plekjes. We vroegen de mening van enkele bekende en minder bekende Vlamingen en Zeeuwen.



1 Jos Broeke, weerman bij omroep Zeeland:
"Mijn favoriete stek is de Groene Boulevard in Vlissingen (de Eilanddijk). Dit omdat ik daar een deel van mijn leven heb doorgebracht (op het KNMI-station) en omdat je vanaf dat punt een riant uitzicht hebt over de monding van de Westerschelde, de scheepvaart en het loodswissen. Bij goed zicht zie je zowel de havenkranen van Zeebrugge als de koeltorens in Doel. Zoals overal in Zeeland is het landschap veranderd: naast de industrie die zich daar in de jaren zestig vestigde, zien we nu ook een appartementcomplex in Breskens en grote windmolens bij de Hoofdplaat. Toch blijft de zeearm met de eb- en vloedstromen en de wisselende wolkenpartijen een altijd boeiende stek."



2 Wim van Gelder, Commissaris van de Koningin van de provincie Zeeland is een fervent zweefvlieger:
"Elke keer is het uitzicht weer wisselend: het golvenspel bij hoogwater, de geulen en platen bij laag water, een containerschip of een zeiljacht. Het vliegen boven de Schelde geeft me een echt Zeelandgevoel. Meer grondgebonden ervaar ik, boven op het fort Rammekens staande, de kenmerkende contrasten van het Zeeuwse landschap. Het historische fort in contrast met het hedendaagse industriële complex in het Sloegebied, het zilte water van de Schelde met zijn zeevogels en daarboven de imposante Ruysdael-wolken in contrast met het natuurgebied aan de landzijde met de daarbij behorende flora en fauna. Oud en nieuw, land en water, het zijn deze tegenstellingen die de Schelde en Zeeland landschappelijk karakter geven."



3 Wim de Wilde, Westerscheldewetlandwacht:
"De Biezelingsche Ham is mijn favoriete stek. Het ligt niet ver van mijn woonplaats 's-Gravenpolder: tijdens eb zoeken veel vogels voedsel op het slik. Bij hoogwater verzamelen ze zich op het schorretje of langs de teen van de dijk. Voor een vogelliefhebber, zoals ik, is er daarom altijd veel te beleven en te zien. Voortdurend word je gewezen op de grote natuurwaarde van deze prachtige Zeeuwse zeearm, Nederlands belangrijkste estuarium".



4 Sepp Vermeulen, crossloper:
"Het haventje bij Paal in Zeeuws Vlaanderen is mijn favoriete stek aan de Schelde. Ik kom hier graag omdat het zo heerlijk rustig is. Het haventje grenst pal aan het Verdrongen Land van Saeftinghe, een prachtig stukje natuur. Er gaat een enorme rust vanuit. Het enige wat je soms hoort is het geplons van water van een enkel kind uit het dorp dat in het water aan het spelen is. Als je zo over het water en de slikken en schorren kijkt, is het net of dit het enige plekje op de wereld is."



5 Dirk De Brauer, Celhoofd Martieme Werken en projectleider Verruiming Schelde, tevens fervent tangodanser:
"Tangodansen aan de boorden van de Schelde: in de zomer op het landhoofd aan de Kattendijk of tijdens de winter in de cruiseterminal aan het Steen is voor mij een stukje van de wortels van de Argentijnse tango -ontstaan aan de oevers van de Rio de la Plata- naar onze regio verplaatsen. Niets mooier dan dansen op die muziek- ontstaan uit weemoed van migranten die van over zee kwamen en in de havens van Buenos Aires en Montevideo aan wal kwamen. De danspassen langs het Scheldewater en zachtjes boten voorbij zien en voelen varen op de tango 'Alfonsina y el mar'."



6 Thierry Van Eeckhout, freelance-journalist en auteur van het boekje 'Het water is gewassen' over het veer van St.-Amands aan de Schelde:
"Toen ik nog een jongen van zeven was, kreeg ik de liefde voor de Schelde te pakken. Samen met een collega van mijn vader mocht ik regelmatig mee tochtjes maken op de Schelde en haar zijrivier de Durme. Enkele jaren later verkenden mijn broer en ik de Durme met een oude sloep met buitenboordmotor van spk. Er werd vaak gekampeerd in Tielrode (bij Temse) waar de scheepswerf nog actief was. Het is de streek waar Fons Rademakers zijn 'Mira' verfilmde en de romans 'Mensen achter de dijk' en 'De veerman en de jonkvrouw' van Filip de Pillecyn zich afspeelden. De veerdienst, die nu gemotoriseerd is, werd destijds nog verzorgd door 'Den Toeter' (Cyriel) die telkens overroede, en voor wie nu een standbeeld is opgericht."

PUZZELHOEK

Kun jij deze 25 Scheldewoorden terugvinden?

baggeren
bergeend
containerschip
deltawerken
dijk
dok
drempel
estuarium
garnaal
geep
haven
loods
monding
overstroming
plaat
Saeftinghe
schor
Sigmaplan
slik
veer
visserij
vloed
wielman
zeeaster
zeehond

a	m	g	f	n	a	e	n	k	l	i	s	d	l	m	e	b	k	h
z	c	o	n	t	a	i	n	e	r	s	c	h	i	p	u	s	g	a
b	u	i	n	e	o	h	g	u	e	a	h	t	e	f	l	o	r	o
j	m	k	e	d	p	i	r	d	n	e	o	k	r	i	r	a	s	e
x	e	c	s	d	i	e	e	z	s	f	r	a	k	e	n	j	a	s
r	b	z	e	n	t	n	h	i	o	t	c	e	t	d	v	s	l	t
i	a	v	r	s	i	w	g	e	f	i	h	w	e	t	r	e	n	u
s	g	j	a	w	h	m	d	z	g	n	e	t	i	b	e	r	e	a
l	g	e	v	m	a	o	u	e	j	g	b	n	k	e	d	o	l	r
m	e	p	h	p	v	l	d	e	k	h	d	o	i	r	l	e	r	i
z	r	v	l	o	e	d	o	h	j	e	a	r	e	g	a	m	i	u
e	e	a	o	n	n	i	t	o	d	f	s	o	s	e	g	t	a	m
g	n	z	o	i	d	c	n	p	i	e	n	b	e	o	e	t	n	
a	o	e	d	m	t	e	n	d	e	m	j	o	a	n	p	r	a	s
r	v	i	s	s	e	r	i	j	r	p	u	k	s	d	p	s	d	e
n	o	g	t	e	t	g	m	b	e	a	d	r	e	m	p	e	l	k
a	g	s	e	o	v	e	r	s	t	r	o	m	i	n	g	w	f	m
a	n	e	p	n	u	e	l	p	k	e	k	e	t	d	e	d	e	e
l	n	w	e	t	v	p	d	e	l	t	a	w	e	r	k	e	n	n

Prijsvraag!

Na hoeveel weken verlaten kleine garnaaltjes de schorregebieden om hun levenscyclus verder te zetten tussen de platen en geulen van het Schelde-estuarium?

Stuur het juiste antwoord op onze prijsvraag **vóór 29 juni 2006** door naar info@scheldenet.be met vermelding van uw naam en adresgegevens. Op **30 juni 2006** zal een onschuldige hand de winnaars uitkiezen.

Wij trakteren vier gelukkige winnaars op een lekkere Scheldelunch met zicht op de rivier. Restaurant Bassin biedt vier lezers een kortingsbon van 50 euro aan en dat betekent gezellig tafelen in een huiselijke sfeer!

+32-(0)3-225 36 37
info@bassin.be
www.bassin.be



Wist je dat de Schelde...

- ongeveer 350 km lang is?
- uitmondt in de Noordzee tussen Vlissingen en Breskens?
- zo'n 10 kilometer langer wordt als je aanneemt dat de monding bij Westkapelle (NL) ligt?
- ontspringt in Gouy bij St. Quentin in Noord-Frankrijk?
- bij de bron niet veel meer dan een sijpelend waterstroompje is?
- dat ze bij de monding wel 5 kilometer breed is?
- van de monding tot in Gent nog getij kent?
- zelfs haar zoute zeewater tot bij Rupelmonde meebrengt?
- geulen en platen heeft?
- één van de drukst bevaren rivieren van Europa is?
- daarom veel veiligheidsregels kent?
- een radarketen heeft die schepen volgt vanaf Zeebrugge tot Antwerpen?

www.scheldenet.be of www.scheldenet.nl

Scheldeverdragen

Eind 2005 zagen vier nieuwe Scheldeverdragen het licht. Vlaanderen en Nederland gaan hierdoor nog nauwer samenwerken inzake het gemeenschappelijk beheer en beleid voor de Schelde.

Het eerste verdrag behandelt de uitvoering en de verruiming van de vaargeul, garanderen van de veiligheid tegen overstromingen op Vlaams grondgebied (Sigmaplan) en de inrichting van enkele gebieden langs de Westerschelde als estuariene natuur.

Het tweede verdrag gaat over de verdergaande samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid.

Het verdrag omvat ondermeer gemeenschappelijke monitoring en onderzoek.

Vlaanderen en Nederland zullen volgens het derde verdrag in de toekomst ook instaan voor een gezamenlijke begeleiding van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.

Het vierde verdrag behelst de ont-koppeling van de loodsgelden voor de Scheldevaart.

www.scheldenet.nl of
www.scheldenet.be
www.ontwikkelingsschets2010.be

COLOFON

De Scheldekrant is een jaarlijkse Nederlands-Vlaamse uitgave van het Scheldefonds en het Schelde InformatieCentrum.

Deze uitgave werd mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van: Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Maritieme Toegang en Rijkswaterstaat Directie Zeeland.

Het Schelde InformatieCentrum is een Nederlands-Vlaamse organisatie die informeert en communiceert over het Schelde-estuarium (de Zeeschelde in Vlaanderen en de Westerschelde in Zeeland). Het centrum werkt in opdracht van Vlaamse en Nederlandse overheden en belangenorganisaties. Het Schelde InformatieCentrum levert verschillende producten en diensten. Met het infoloket staan we klaar voor al uw vragen met betrekking tot het Schelde-estuarium.

Correspondentieadres:

Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Nederland

Contactpersoon:

Bregje Beyst
Email: info@scheldenet.be
Tel.: +32 (0)59 34 21 44
Fax: +32 (0)59 34 21 31

Schelde InformatieCentrum op internet
www.scheldenet.be / www.scheldenet.nl

Scheldefonds op internet
www.scheldefonds.org

Coördinatie

B. Beyst, A. Govaerts

Eindredactie

B. Beyst, J. Duinkerke, N. Fockedeij, A. Govaerts, P. Meire, J. Seys

Illustraties

Cartoons: R. De Kievith

Andere illustraties:

AE: A. Eijlers, AG: A. Govaerts, AMT: Afd. Maritieme Toegang, AN: Afd. Natuur, AVG: A. Van Gelderen, B: Bassin, BW: B. Wetsteijn, DN: De Nul, DI: Dredging International,

IM: Ine Moulaert, LH: L. Hermans, LK: L. Kattenwinkel, LV: L. Van Den Abeele, NI: www.natuurinformatie.nl, PW: P. Wolf, RVE: R. Van Eeckhout

Vormgeving en productie

J. Mahieu, grafische vormgeving
Het Volk Printing - SOFADI, drukkerij

Met dank aan:

C. Berrevoets, D. De Brauwier, D. Buysse, A. Dillen, E. Kesselaers, L. Hermans, M. Lejeune, A. Nieuwlaet, J. Wulpeputte, A. Phernambucq, K. Segers, R. Termaat, L. Van Den Abeele, E. Van Den Bergh, R. Van den Broeck, I. Van den Poel, S. Van Herzele, J. Van Hoof, B. Vanhooreweder.

Oplage

100.000

Extra exemplaren zijn steeds gratis te bekomen op bovengenoemde adressen!

Overname van teksten is mogelijk met bronvermelding en na toestemming van de redactie.



Ministerie Van Verkeer en Waterstaat



www.rijkswaterstaat.nl



www.maritiemetoegang.be 8