

Schelde

NIEUWSBRIEF NR. 59

mei 2009 - een uitgave van het Schelde InformatieCentrum



Ecologische kwaliteit Zeeschelde onrustbarend laag

Slikken Zeeschelde met op de achtergrond de kerncentrale van Doel

Sinds 2000 is in de Europese Unie de Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze stelt dat alle Europese wateren tegen eind 2015 in een 'goede toestand' moeten verkeren. Het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek en de Gentse universiteit ontwikkelden in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij een beoordelingssysteem voor de ecologische kwaliteit van de Zeeschelde en haar getijgebonden zijrivieren. De toestand is slecht, maar er is hoop voor de toekomst.

De KRW beschrijft in grote lijnen hoe de ecologische kwaliteit van een rivier beoordeeld moet worden, maar de lidstaten ontwikkelen het beoordelingssysteem in grote mate zelf (zie kaderstukje). De beoordeling resulteert in een ecologische kwaliteitsratio, die wordt vertaald naar vijf kwaliteitsklassen, gaande van 'zeer goed' tot 'slecht' en een kleurcode van blauw tot rood. Waterlichamen (de KRW-benaming voor afzonderlijke wateren) die op onomkeerbare wijze door de mens

beïnvloed werden (bv. door kanalisatie of verdieping) kunnen nooit de beoordeling 'zeer goed' krijgen, maar moeten volgens de KRW wel 'goed of hoger' scoren. De Zeeschelde en haar bijrivieren behoren tot die 'sterk veranderde waterlichamen'.

Het verdict

Hoe ziet de beoordeling van de Zeeschelde er nu uit? Hoewel heel wat aspecten een rol spelen in de uiteindelijke beoordeling, >>

In dit nummer

4 Het rijke verleden
van de Scheldeveren
Al eeuwen lang heen en weer
met de pont

6 Nu schuimkoppen,
straks eilandje?
Bij Westkapelle wordt de brand-
ding op een zandbank steeds
heviger



Rubrieken

3 Gespot!
Het grootste schip

5 Scheldemonitor
Kanaal Seine-Schelde

7 Scheldenieuws

8 Wonen en werken
Landmeter op de
Westerschelde

beperken we ons hier tot de biologische indicatoren. Voor microscopische algen scoren alle waterlichamen onder het vereiste minimumniveau, op de Kleine en Grote Nete na. De beoordeling van de ongewervelde bodemdieren houdt onder meer rekening met de beschikbaarheid van geschikt leefgebied en het aantal soorten. Hoewel

de rivier richting de Belgisch-Nederlandse grens beter wordt, haalt geen enkel deel de vereiste ondergrens. Schorvegetaties werden beoordeeld op basis van de schoroppervlakte en de kwaliteit van de individuele schorren. Opnieuw voldoet geen enkel waterlichaam aan de minimumnorm. De beoordeling van de vissen is geba-

seerd op het vóórkomen van ecologische groepen (bv. soorten met hetzelfde dieet). Ook hier geen enkele groene kleurcode. Passen we vervolgens het door de KRW opgelegde principe 'one out, all out' toe (zie kader), dan scoren de zeven waterlichamen van het Zeescheldebekken die onder invloed van het getij staan 'slecht' (rood) (tabel 1).

Waterlichaam	Fytoplankton	Vegetatie	Bodemfauna	Vis	Totaal
Zeeschelde IV (Kennedytunnel-Belgisch-Nederlandse grens)	niet van toepassing				
Zeeschelde III (Durmemonding-Kennedytunnel) + Rupel					
Zeeschelde II (Dendemonde-Durmemonding)					
Zeeschelde I (Gent-Dendemonde)					
Tijgebonden Durme					
Tijgebonden Dijle en Zenne					
Tijgebonden Grote en Kleine Nete					

Tabel 1: Overzicht van de KRW-beoordelingen voor het Zeescheldebekken.

Oorzaken

De resultaten zijn onrustbarend, en dat terwijl de KRW een goede toestand eist in 2015. Er is dus dringend actie vereist. Maar wat verklaart de lage scores en hoe zijn ze te verhelpen?

De nog steeds hoge vervuiling van water en bodem is een eerste, kwalitatieve oorzaak. Inspanningen om de verontreiniging van het Schelde- en Noordzeewater te verlagen zijn hierin belangrijker dan lokale bodemsanering en moeten worden voortgezet en uitgebreid. Cruciaal is een voldoende hoog zuurstofgehalte in het water en de bovenlaag van de bodem. Te lage zuurstofgehalten brengen de fauna letterlijk in ademnood. Slechts een beperkt aantal, heel tolerante soorten is hier tegen opgewassen.

Een tweede, kwantitatieve oorzaak is de achteruitgang van typische, waardevolle leefgebieden. Door onder meer rechte trekkingen en verdiepingen daalde de oppervlakte van slikken en schorren en nam de dynamiek binnen het ecosysteem onnatuurlijk toe. Dit leidde tot smalle, steile en afkalvende oeverzones, waarop planten en dieren zich moeilijk kunnen handhaven.

Oplossingen

Eén scenario om meer ruimte te creëren voor natuur in het getijdengebied, is het Meest Wenselijk Alternatief van het geactualiseerde

Sigmaplan. Om een hoger veiligheidsniveau en bescherming tegen stormvloed te bieden, voorziet dit plan in meer ruimte voor het estuarium. Als dit Alternatief zou worden uitgevoerd dan valt de beoordeling aanmerkelijk beter uit (tabel 2). Drie van de

zeven waterlichamen zouden dan aan het gewenste minimumniveau voldoen. Voor de overige gebieden blijven echter aanvullende inspanningen nodig: meer dan 1200 hectare nieuw leefgebied moet worden gerealiseerd om aan de KRW te voldoen.

Waterlichaam	Actueel	Actueel + Sigma	Extra ha nodig
Zeeschelde IV			0
Zeeschelde III + Rupel			342
Zeeschelde II			0
Zeeschelde I			633
Tijgebonden Durme			0
Tijgebonden Dijle en Zenne			90
Tijgebonden Grote en Kleine Nete			368*

Tabel 2: Actuele beoordeling en te verwachten beoordeling na uitvoering van Meest Wenselijk Alternatief van geactualiseerde Sigmaplan. *voorlopige gegevens.



Scheepvaart, industrie en natuur beïnvloeden de waterkwaliteit van de Schelde

Werk op de plank

De conclusies over de huidige toestand van de Zeeschelde zijn alarmerend. De ecologische kwaliteit van het estuarium laat zwaar te wensen over. Aangezien geen enkel waterlichaam de minimumnorm haalt, schrijft de KRW voor dat de toestand elke drie jaar geëvalueerd moet worden. Een volgende beoordeling is dus nodig in 2012. Hopelijk zullen de geplande en reeds genomen maatregelen, waaronder het zuiveren van het Zennewater, zich dan weerspiegelen in een betere ecologische toestand van de Zeeschelde.

Jeroen Speybroeck

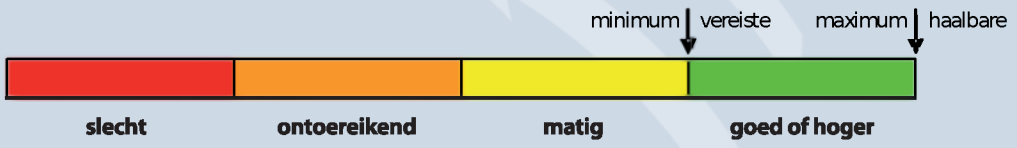


Het beoordelingssysteem in een notendop

De beoordeling volgens de KRW gebeurt per waterlichaam. Dit zijn eenheden die binnen een rivier door de lidstaten afgebakend worden. Binnen de Zeeschelde en haar getijgebonden zijrivieren worden zeven waterlichamen onderscheiden (zie tabellen 1 en 2).

De toestand van een waterlichaam wordt vergeleken met een referentietoestand, bijvoorbeeld een vergelijkbaar water dat in goede toestand verkeert. Voor sterk door de mens gewijzigde waterlichamen vergelijkt men niet met de natuurlijke, 'ongeschonden' toestand,

die waarschijnlijk nooit meer bereikt wordt. Er wordt wel een 'goed ecologisch potentieel' vastgelegd als minimumnorm waaraan het waterlichaam moet voldoen (figuur 1). Als een waterlichaam deze norm niet haalt, moeten de lidstaten de toestand verbeteren.



Figuur 1: Kwaliteitsklassen en belangrijke grenzen voor sterk veranderde waterlichamen.

De KRW legt voor de bepaling van de ecologische toestand verschillende groepen verplichte indicatoren op. In de groep van de biologische indicatoren moeten microscopische algen, ongewervelde bodemdieren, schorvegetaties en vis beoordeeld worden. De slechtste score van deze vier is tevens de eindscore: het waterlichaam is zo gezond als zijn ziekste indicator

('one out, all out'-principe). Voor het Zeescheldebekken baseerden de onderzoekers zich naast de door KRW verplichte criteria ook op het oppervlak schor, slik en andere aquatische leefgebieden. Er moet immers voldoende ruimte beschikbaar zijn voor een goed functionerend ecosysteem. Voldoende oppervlak voor bodemdieren zal bijvoorbeeld resulteren

in voldoende voedsel voor vogels en vissen. De beoordelingsmethode is niet definitief. Zowel de gebruikte criteria als de wijze van beoordeling blijft voer voor discussie. Bovendien moeten de verschillende methodes van de afzonderlijke lidstaten nog verder op elkaar afgestemd worden. Kortom, bijschaven en verbeteren blijft noodzakelijk.



Het grootste schip

Op 7 april 2009 was het zover: de eerste proefvaart over de Schelde met een schip langer dan 360 meter. De MSC Beatrice doorstond de proef, en maakte daarbij de weg vrij voor meer containerreuzen. Inmiddels zijn er al weer een aantal zusterschepen de smalle geulen gepasseerd, maar geen schip kreeg zoveel kijkers op de been als de Beatrice.

Het rijke verleden van de Scheldeveren

Veren over de Schelde zijn er sinds jaar en dag. Reeds in de Romeinse tijd, rond het begin van onze jaartelling, ontstonden overzetveren op plaatsen waar heirbanen rivieren kruisten. Men koos hiervoor meestal doorwaadbare plaatsen, maar oeverbewoners hielden een bootje gereed ingeval van een te hoge waterstand. Zo begonnen de eerste veermannen heen en weer te varen. Een kijkje in het rijke verleden van de Scheldeveren.

Coördinator Walter Ressler van de Vrienden van de Vlaamse Veren: "Bij Baasrode gebruikten de Romeinen een veer waar de heirbaan Henegouwen-Mechelen de Schelde kruiste ter hoogte van Briel. Ook het 'veer van den Krommen Esch' te Gent zou reeds in de Romeinse tijd bestaan hebben. Het wordt in 1322 voor het eerst in een akte genoemd bij een verpachting door de stad Gent. De aanleg van een houten brug in 1454 betekende het einde van dit veer." Veren over de Zeeschelde zijn vanaf de elfde eeuw voor het eerst in de archieven terug te vinden. De oudste vermelding van een nog bestaand Vlaams veer dateert uit 1253, als in een akte sprake is van de verkoop van het veer Appels-Berlare.

Veergelden

De meeste veren zijn eigendom van adel of een abdij, die met de verpachting geld opstrijken. Maar ten tijde van het Frans regime in 1798 kwam een wet tot stand die alle veren staats eigendom maakte. Ook na de Franse overheersing bleef dat zo. De veren werden verpacht aan de hoogste bidder en de veerman haalde zijn inkomsten uit de veergelden. In 1976 schafte de Belgische staat de veergelden af, omdat het gebruik van de bruggen ook gratis was. Sindsdien kent de staat de uitbating van een veer bij aanbesteding



Bij het veer Appels-Berlare lijkt er, op de kleding na, niet eens zo veel veranderd...



toe aan de veerman die dit voor het laagste bedrag wil doen. Van de huidige elf Vlaamse Scheldeveren baat het Vlaams Gewest de drie grootste (Lillo-Doel, Hoboken-Kruibeke, Hemiksem-Bazel) in eigen beheer uit. Op de acht andere stroomopwaarts gelegen motorveren zitten zelfstandig ondernemers. Het nieuwste veer is Rupelmonde-Wintam, dat in 2009 in de vaart kwam (april t/m september). Zeer belangrijk voor Antwerpen was de overzet tussen Rechter- en Linkeroever met de zogenoemde Sint-Annekenboot. Over dit veer verscheen in 1982 het boek 'Sint-Annekenboot' van Mon de Kempeneer. Tot 1933 was dit de enige verbinding tussen stad en Oost-Vlaanderen, samen met de boten die vanuit Antwerpen vertrokken in het 'Statieke Waas', die de verbinding verzorgden met de spoorlijn naar Gent. In 1933 werden de Waaslandtunnel en de voetgangerstunnel geopend, maar de veerboten bleven nog varen tot aan de jaren '50.

Westerschelde

De eerste vermeldingen van veren over de Westerschelde zijn afkomstig uit de 14^e en 15^e eeuw. Zeeland heeft tientallen veerdiensten op de Schelde gehad. In een oude oorkonde is sprake van de aanstelling in 1312 door graaf Willem III van een veerman op het veer van Vlissingen op

Vlaanderen. De veerman, Pape Roelofssoone, moest het veer onderhouden 'also als sede ende gewoente es'. Dit doet vermoeden dat er al een veer was. In die tijd bestond het veer uit platbodems die op het strand werden gezet. Later kwamen er steigers waar aan de veerboten konden afmeren. Deze zogenoemde steigerschuiten bleven varen tot ver na de invoering van stoomboten. Ook tussen andere plaatsen ontstonden veerverbindingen over de Westerschelde. Vanaf 1386 was er een veer vanuit Ellewoutsdijk en Coudorpe op Breskens, Hoofdplaat, Terneuzen, Hontenisse en Antwerpen. Aan het eind van de 15e eeuw was er ook een veer tussen oostelijk Zuid-Beveland en het huidige Zeeuws-Vlaanderen. De eerste verbinding was die tussen Hansweert en Walsvoorden. Uit de vele veerdiensten in deze regio ontstond in 1943 de verbinding Kruiningen-Perkpolder. Tussen (waarschijnlijk) 1781 en 1972 is er een veerdienst geweest tussen Hoedekenskerke en Terneuzen.

Provinciale Stoomboot Dienst

De geschiedenis van de veren over de Westerschelde is toch vooral een terugblik op de PSD, de Provinciale Stoomboot Diensten in Zeeland. In 1828 startte op initiatief van Middelburgse kooplieden de eerste gemotoriseerde veer-

verbinding tussen Vlissingen en Breskens. Het was een particuliere dienst met steun en onder toezicht van Provincie Zeeland. Het stoomraderschip 'De Schelde' kwam op 22 mei 1828 in de vaart. De boot maakte twee keer per dag de vaartocht Vlissingen-Breskens v.v. en onderhield daarnaast een dienst tussen Vlissingen en Terneuzen. Na allerlei verwikkelingen ging de Provincie in 1866 het veer voor eigen rekening exploiteren. Pas in dat jaar was dus feitelijk sprake van een Provinciale Stoomboot Dienst op de Westerschelde.

Vrije veren

Na de Tweede Wereldoorlog besloot de Nederlandse regering de veren over de Westerschelde voor personen en voertuigen gratis te maken. Dit duurde maar enkele jaren: in 1950 moest voor de overtocht wederom betaald worden. De hernieuwde instelling van een veertarief en voortdurende verhogingen leidden in Zeeuws-Vlaanderen tot scherpe protesten. Veehandelaar Honoré Colson uit Sluiskil leidde allerlei acties om de vrije veren terug te krijgen. De acties bereikten hun hoogtepunt in 1958 met een protestmars van duizenden Zeeuws-Vlamingen naar het Binnenhof, maar de vrije veren kwamen niet terug. Met de opening van de Westerscheldetunnel in 2003 verdwenen tenslotte de laatste autoveren over de Westerschelde (Kruiningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens). Afgezien van een toeristisch veer in de zomermaanden resteert nu alleen nog het fietsvoetveer tussen Vlissingen en Breskens.

Lex Kattenwinkel

Meer info:

www.kvns.be/vvveren/
www.wenz.be/Recreatie/Veerdiensten.html



SCHELDE MONITOR Kanaal Seine-Schelde



Een kanaal tussen de Seine en de Schelde gaat Parijs met het noorden van Frankrijk en de havens van Gent, Antwerpen en Zeeland verbinden. Nederlandse waterbouwkundigen maakten een voorontwerp van de zeven sluizen in het kanaal.

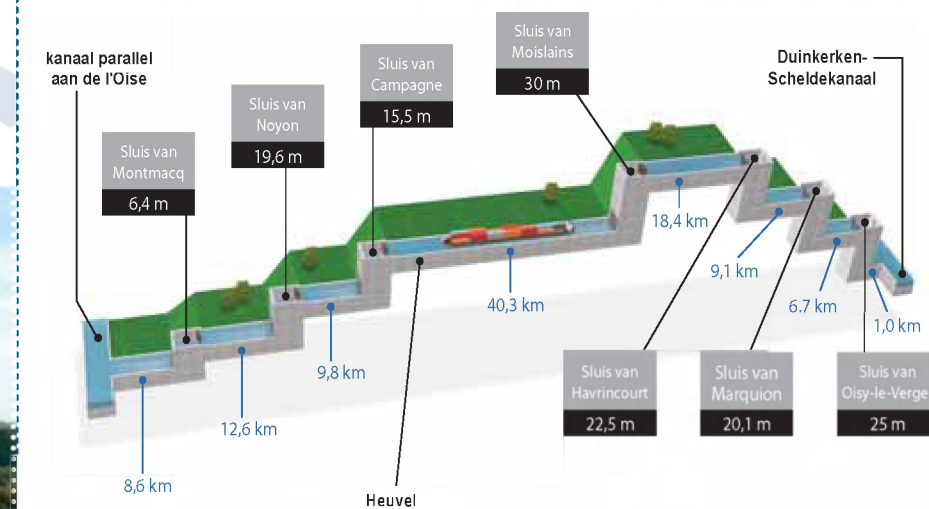
De bestaande kanalen tussen de Seine en de Schelde zijn alleen bevaarbaar voor schepen met maximaal 650 ton lading. Voor moderne duwbakken met 1000 tot 4400 ton lading zijn de smalle, ondiepe vaarwegen met lage bruggen ontoegankelijk. Het opheffen van dit knelpunt in het transport is het belangrijkste doel van het project 'Canal Seine-Nord Europe'.

Wat kengetallen over dit omvangrijke en veelbesproken infrastructurele werk:

Hoogteverschillen

Omdat het niet mogelijk is de bestaande kanalen te verbreden, wordt tussen Cambrai en Compiègne een nieuw kanaal gegraven met een totale lengte van 106 km, evenwijdig aan het bestaande Canal du Nord. Om alle hoogteverschillen te overbruggen zijn 7 sluizen nodig (hoogtes tussen 6,4 en 30 meter), 3 aquaducten (langste is 1330 m) en 59 bruggen.

KENGETALLEN	
NAAM	Kanaal Seine Noord
LENGTE	106 km
BREEDTE	54 m
DIEPTE	4,5 m
DOORVAARTHOOGTE	7 m
BOUW	2009-2016



Bron: Techno! Februari/maart 2009

Meer info: www.wenz.be/Projecten/seineschelde/

Nu schuimkoppen, straks eilandje?

Tegen de horizon is de branding van de Rassen waar te nemen

Vlak voor de kust bij de Westkapelse zeedijk ligt een bijna droogvallende zandbank, de Rassen. Een branding markeert deze ondiepte. Vanaf de dijk zijn bij laag water de golven met hun witte schuimkoppen goed te zien. Als inwoner van Westkapelle valt het mij op dat deze branding de laatste jaren heviger lijkt geworden. Wat betekent dit? Wordt de zandbank misschien steeds hoger en groeit zij uit tot een eilandje? Met mijn achtergrond als fysisch geograaf ging ik eens op onderzoek.

De hele Westerschelde bestaat uit een systeem van geulen, zandbanken en zandplaten. Dat geldt ook voor de monding en de kust voor Westkapelle. De geulen en platen hebben geen vaste ligging: hier schuift een plaat wat op, daar wordt er één groter of kleiner en soms breekt een nieuwe geul door een zandplaat. Bestaande geulen hebben een eigen dynamiek en een van nature variabele diepte. In de Westerschelde grijpt de mens in door bepaalde geulen op diepte te houden voor de scheepvaart. Voor de bescherming tegen de zee moet de beweging van een geul soms tegengehouden worden met dijken en strandpalen. Maar er blijven processen die we niet geheel in de hand hebben en die zich in de loop der jaren voltrekken.

Oostgat

Het Oostgat is de diepe geul aan de noordzijde van de Westerscheldemonding. Tijdens

eb en vloed stroomt veel water door deze geul. Dit watertransport is regelmatig goed te zien aan de sterke stroming voor het strand bij het Oostgat, direct aan het dorp Westkapelle gelegen. Het Oostgat (het 'gat') is door zijn diepte dan ook een belangrijke vaarroute.

Naast deze getijdenstromingen werken er in dit gebied stromingen die bepaald worden door de wind. Deze stromingen lopen grofweg van het zuidwesten naar het noordoosten, in de richting van het land dus. Door de getijdenstromingen en deze landgerichte windstromingen heeft de geul de neiging om zich te verplaatsen richting Westkapelle. De harde dijk houdt dit tegen. Omdat het water niet richting land kan zoekt het de diepte, met als gevolg een verdere uitdieping van de geul. Het Oostgat wordt steeds dieper, plaatselijk is de geul al meer dan veertig meter diep.

Maar waarom dan toch die (verheving van de) branding? Die vraag blijft knagen en leidt me naar de andere verschijnselen in de delta.

De Rassen

Het zeegebied in de monding van de Westerschelde en langs de kust naar het noorden, de Voordelta, kent van nature veel ondiepten, zoals de Vlakte van de Raan in de monding van de Westerschelde, de Rassen bij Westkapelle en de Domburgerrassen aan de noordwestkust van Walcheren. De grens van de beschermde Voordelta loopt precies over de Rassen tot aan Westkapelle. Deze ondiepten hebben zo hun eigen dynamiek. Ze kunnen zand verliezen en daardoor dieper komen te liggen, maar ze kunnen ook verondiepen en zich door stromingen verplaatsen. De Rassen en de zandbank, die vroeger aan het Bankje van Zoutelande vast

zat, verplaatsen zich geleidelijk in de richting van Westkapelle. De Rassen doet dit al tientallen jaren en is geleidelijk ondieper geworden. Vooral het gedeelte dat het dichtst bij Westkapelle ligt, is flink in hoogte toegenomen – er zou zelfs een eilandje kunnen ontstaan. Dat verklaart dus de toegenomen branding.

Zeespiegelstijging

Maar wat gebeurt er nu bij de verwachte zeespiegelstijging? Als die fors genoeg is lijkt het aannemelijk dat de platen weer onder water kunnen komen te liggen. De geulen zullen relatief ook dieper worden, de stroomsnelheid zal afnemen en

hierdoor zullen ze verzanden. Het zand komt onder andere van de platen. Deze processen zijn echter complex en er wordt nog veel onderzoek naar gedaan. Ook de effecten van de zeespiegelstijging gecombineerd met de menselijke ingrepen zijn deels onzeker. Dat onderstreept dat processen in een grote zeearm altijd dynamisch zijn, al dan niet beïnvloed door menselijk handelen.

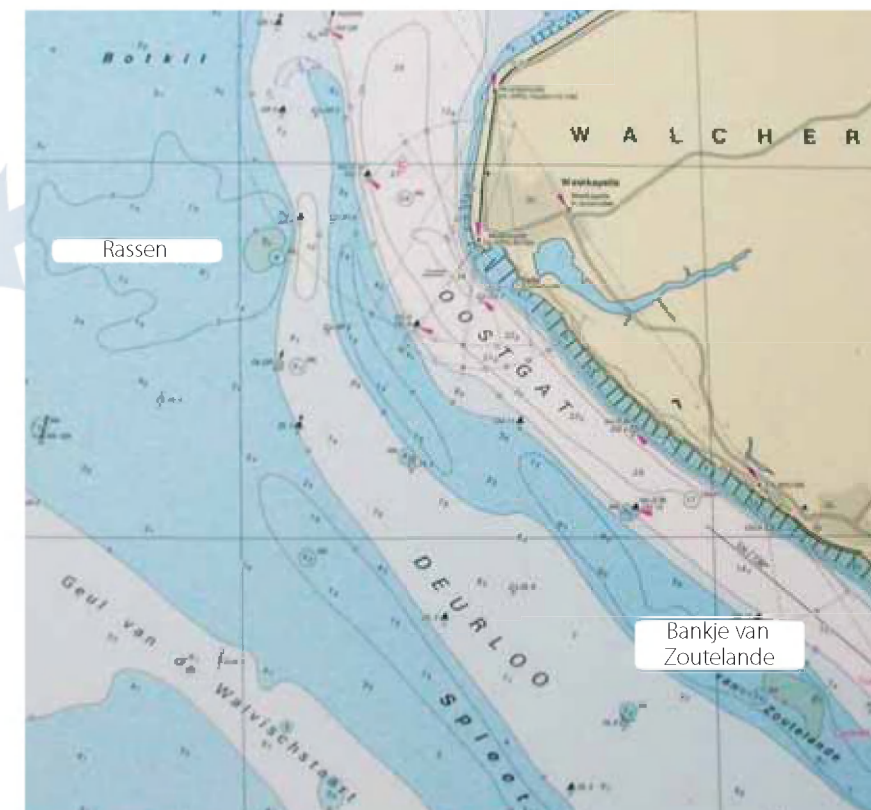
Het blijft dus spannend om te volgen hoe de branding zich verder ontwikkelt en of de zandbank bij Westkapelle zal uitgroeien tot een eilandje.

Anke van der Geest

Platen en banken

Een zandbank is een ondiepte in zee of zeearm die altijd onder water staat. Als de ondiepte bij laag water droog valt spreken we van een zandplaat. Als een plaat ook bij hoog water droog blijft is het een eiland(je).

In de Westerschelde liggen verschillende platen en banken. Van enkele plaatcomplexen is een deel zo hoog opgezand dat het permanent boven water staat. Een zo'n eilandje is 'de Bol', een onderdeel van de Hooge Platen voor de Zeeuws-Vlaamse kust tussen Breskens en Terneuzen.



Scheldenieuws

Leskoffer Zeeschelde en nieuwe lessensite

Het Schelde InformatieCentrum heeft naast de Westerscheldekoffer nu ook een Zeeschelde Ontdekkofter voor een geslaagde klasuitstap. De leskist met 18 zoekkaarten, handleiding en veel materiaal is gratis te ontlenen bij diverse onthaalpunten. Ook de lessensite is compleet vernieuwd. De interactieve site bevat informatie waarbij leerlingen de Schelde via google-maps, beeld en geluid ontdekken. Leerkrachten vinden een eigentijds, vernieuwend lessenaanbod, dat aansluit op verschillende leerdoelen.

Meer info: www.scheldelessen.be, www.scheldelessen.nl

De Notelaer ontrafeld

Op de Scheldedijk in Bornem staat een parel van een neoclassicistisch paviljoen: De Notelaer. Vanaf juni dompelt de audiogids je onder in het rijke verleden van De Notelaer. Hij vertelt een boeiend en sfeervol verhaal voor jong en oud. Je voelt onder andere hoe Hertogin Flore Van Arenberg, de jonge vrouw van de bouwheer Wolfgang Guillaume d'Ursel, leefden in het paviljoen en deze prachtige omgeving. In de herberg van de veerman kan je terecht voor een drankje, of koffie met Notelaerentaart.

Meer info: www.vioe.be of www.notelaer.be

Dwarsstroommeting op de Westerschelde

Bij Hansweert ontstaat een aantal keer per jaar bij hoogwater een sterke dwarsstroom, die circa 30 minuten aanhoudt. Schepen kunnen hierdoor gevaarlijk uit koers worden gedrukt en in 2005 is het containerschip Fowairet aan de grond gelopen. Om de waterbeweging van dit gebied continu te kunnen volgen, heeft Rijkswaterstaat een meetboei ontwikkeld die de stroomsnelheid en -richting elke minuut beschikbaar stelt. De scheepvaartbegeleiding volgt deze gegevens en zal bij signalering van dwarsstroom de nabije schepen uit dit gebied houden. De meetboei is op 7 april 2009 op positie gelegd. Omdat deze meetopstelling nog een prototype is, worden de meetgegevens eerst nog gecontroleerd en pas na goedkeuring aan de gebruikers beschikbaar gesteld.

*Piet Bom laat op meetboot
Scaldis op zijn computerscherm
de diepte van de vaargeul zien
bij Hansweert, verlopend van
ondiep (rood) naar diep (blauw).*



Landmeter op de Westerschelde

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 NV Waterwegen en Zeekanaal, Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. 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.

Nederland

Schelde InformatieCentrum
Poelendaesingel 18, Postbus 7003
4330 GA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 622888
www.scheldenet.nl, info@scheldenet.nl
Coördinator: Anja Phernambucq

Vlaanderen

Schelde InformatieCentrum
P/a VLIZ, Wandelaarkaai 7, 8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
www.scheldenet.be, info@scheldenet.be
Coördinator: Bregje Beyst

Redactie

Anton van Berchum, Bregje Beyst, Steven De Froy, Evelien de Munter, Ans van Nieuwenhuijze, Carolien Peelaerts, Frederic Piesschaert, An Wouters

Tekstschrijvers:

Lex Kattenwinkel, Tina Strooband

Eind- en hoofdredactie

Laurens Vogelesang,
respectievelijk Jolanda Duinkerke

Illustraties

Anita Eijlers, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Lex Kattenwinkel, Natura2000, Robert Ruys, Wim Rynja, Erik Verdult, Vrienden van Vlaamse Veren

Vormgeving en productie

Nilsson B.V., Goes

Oplage

4200 ex.

Overname van artikelen

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

ISSN 1382-9513

Het zand in de Westerschelde is voortdurend in beweging. Zandplaten groeien aan of worden juist kleiner, geulen verleggen zich of veranderen van diepte. De meetdienst van Rijkswaterstaat volgt al deze schommelingen op de voet. "We meten elk jaar de hele Westerschelde, van dijk tot dijk", zegt de zeer ervaren Piet Bom. Hij zit al veertig jaar in het hydrografische vak.

Dankzij het werk van de meetdienst is de bodem van de Westerschelde nauwkeurig in kaart gebracht. Het gaat vooral om de diepte, maar ook om de samenstelling van de bodem en eventuele aanwezigheid van obstakels zoals scheepswrakken. De dienst meet verder de stroomsnelheden, het debiet – de eb- en vloedstroming in kubieke meters per seconde – en de waterkwaliteit. Ook controleren ze of baggerbedrijven hun werk goed doen. Er is een calamiteitenrooster opgesteld, zodat de meetdienst direct ingezet kan worden bij extreem sterke (dwars)stromingen, aanvaringen, strandingen, verlies van lading, verontreiniging en dergelijke. Alle gegevens worden gekoppeld. "De informatie is in de eerste plaats natuurlijk enorm belangrijk voor de veiligheid van de scheepvaart", zegt Bom. "Onze gegevens zijn ook onmisbaar om een natuurlijke proces zoals de zandbalans te kunnen volgen."

Landmeters op water

De hydrografen van Rijkswaterstaat ('landmeters op het water', zegt Bom) zijn actief op alle Zeeuwse stromen en in de Voordelta. Bom werkt het liefst op de Westerschelde, die hij ook als sportvisser goed kent. "Er zijn zoveel elementen waarmee je rekening moet houden – een echt getij, veel scheepvaart, het weer, stromingen, platen, slikken en schorren – dat geen dag hetzelfde is. Met je gebiedskennis en ervaring probeer je overal zo goed mogelijk op in te spelen. Dat maakt het zo interessant."

Na het vastlopen van containerschip Fowairet in september 2005 op een zandplaat bij Perkpolder heeft de meetdienst onderzoek verricht naar het stromingspatroon ter plaatse. Achteraf blijkt dat het schip uit zijn roer is gelopen doordat het in de bocht bij Hansweert in een neer is terechtgekomen, een soort draaikolk. Bom: "Door de getijdenbeweging ontstaan op een aantal plaatsen in de Westerschelde neren. Bij extreem hoog springtij kunnen die zo sterk worden dat schepen soms onbestuurbaar raken. We weten van tevoren wanneer zo'n risico-situatie zich kan voordoen. De meetdienst gaat dan ter plekke stroomsnelheden meten en geeft de gegevens direct door aan radarpost Hansweert, die vervolgens de loodsen informeert. Die kunnen zonodig tijdig maatregelen nemen."

Marktwerking

Tot vijf jaar geleden zat Bom continu op het water, nu zit hij de helft van de tijd op kantoor. 'Den Haag' heeft verordonneerd dat een gedeelte van het werk uitbesteed wordt, wat tot herschikking van taken bij de mensen van Rijkswaterstaat heeft geleid. Bom en de meeste van zijn collega's zien weinig voordelen van deze marktwerking. "Het gaat ten koste van de kwaliteit van het werk. Natuurlijk kunnen aannemers ook goede metingen verrichten, maar ze missen de ervaring, en vooral de betrokkenheid. Zij zullen niet dat stapje extra zetten wat wij wel doen."

Lex Kattenwinkel