



# ScheldeKrant

nummer 6 2008 / gratis



## 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 initiatief van het Schelde InformatieCentrum, een organisatie die zich bekommert om het wel en wee van de Schelde, een rivier om U tegen te zeggen...*

## INHOUD

<b>Thema's:</b>	
<b>Veiligheid</b>	<b>1 &amp; 2</b>
<b>Natuur</b>	<b>3 &amp; 4</b>
<b>Economie</b>	<b>5</b>
<b>Recreatie &amp; Toerisme</b>	<b>6 &amp; 7</b>

<b>Korte Rubrieken:</b>	
<b>Scheldecultuur</b>	<b>3</b>
<b>Scheldetrips</b>	<b>8</b>
<b>Scheldeliteratuur</b>	<b>8</b>
<b>Puzzelhoek</b>	<b>8</b>
<b>Colofon</b>	<b>8</b>

<b>Overige:</b>	
<b>Hoe M/Weet je dat?</b>	<b>6</b>



## OVERSTROMEN TEGEN OVERSTROMING

*In de komende decennia zal de klimaatverandering een zwaardere belasting van de zeekeringen langs de Noordzee veroorzaken. Traditioneel wapenen we ons hiertegen door onze dijken steeds verder te verhogen. Het project ComCoast werkt echter aan een meer geleidelijke overgang van zee naar land. In Perkpolder en Lippenbroek worden nieuwe methoden uitgevoerd en getest.*

Comcoast ('Combining functions in Coastal defence zones') is een Europees samenwerkingsverband van 5 buurlanden (België, Denemarken, Duitsland, Nederland en de UK). Eén van de praktijkprojecten is de herinrichting van de voormalige veerhaven Perkpolder. Met het in gebruik nemen van de Westerschelde-tunnel werd de veerhaven namelijk overbodig én verloor het gebied een belangrijke economische pijler. ComCoast zag hier mogelijkheden om multifunctionele waterkeringszones te verkennen en te demonstreren. In het gebied werken de gemeente Hulst, Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat daar samen aan mee.

### Klimaatbuffer

Geen dijk als zeekering maar een heel gebied, waarbij de veiligheid voorop staat en waar ook natuur en recreatie een plek krijgen. In plaats van de traditionele dijken zijn daarom in het plan drie types 'klimaatbestendige waterkeringszones' opgenomen.

Op het voormalige veerplein komen woningen op een terp van ongeveer 12 ha groot, hoog boven het zeeniveau. Hier kun je in de toekomst wonen aan het water, zonder te vrezen voor de stijging van de zeespiegel.

Ook komt er een nieuw buitendijks natuurgebied van 75 ha door een bres te graven in de bestaande zeedijk en landinwaarts nieuwe dijken te bouwen. Met de dijken vormt het nieuwe tussenliggende schor- en slikgebied een klimaatbuffer, die opslibt met de zeespiegelstijging. Dit garandeert in de toekomst de veiligheid van het achterland.

De derde brede waterkering ligt ten westen van de veerhaven. In deze polder van ruim 100 ha komen recreatiewoningen op terpen en/of palen, een waterrijk natuurgebied en een deel van een golfbaan. Een eventuele overslagbestendige dijk is pas over tientallen jaren aan de orde.

Juist deze koppeling van veiligheid, economie, leefbaarheid en natuurontwikkeling maakt Perkpolder tot een bijzonder voorbeeldgebied.

### Hamme Lippenbroek

Ook in Vlaanderen onderzoekt ComCoast veilige alternatieven voor de traditionele dijken. Hamme Lippenbroek test het eerste Gecontroleerd Gereduceerd Getij

(GGG) ter wereld. Het gebied is 10 hectare groot en geldt als pilootproject voor het veel omvangrijkere (600 ha) Kruikeke-Bazel-Rupelmondegebied. Door de bestaande Scheldedijk af te graven, stroomt het Scheldewater het overstromingsgebied binnen. Een hoge ringdijk houdt het water vervolgens vast tot het gevaar is geweken en het gebied via uitlaatsluizen terug leegstroomt naar de rivier.

Een sluis in de rivierdijk bootst de werking van eb en vloed na in de polder. De sluis wordt zo afgesteld dat het binnendijkse gebied even vaak overstroomt als een natuurlijke oever naast de rivier.

### Slib

De onderzoekers kijken ondertussen aandachtig naar de sedimentatie of erosie van het gebied, aangezien deze gegevens van belang zijn voor de aanleg van het GGG in het overstromingsgebied van Kruikeke. Daar mag de polder niet opslibben om het effect op de veiligheid ook in de toekomst te waarborgen. Meetpunten tonen aan dat de putten in lager gelegen delen vrij snel opvullen. Elders verdween echter grond door de vorming van het krekensstelsel. De totale hoeveelheid grond bleef daardoor min of meer gelijk.

Hamme Lippenbroek overstroomt inmiddels twee jaar en de resultaten overtreffen alle verwachtingen. Niet alleen is de polder veranderd in een dynamisch getijdengebied, ook de waterkwaliteit is aanzienlijk verbeterd. Hoewel het te vroeg is om sluitende conclusies te trekken, lijken veiligheid en natuur hier hand in hand te gaan.

[www.perkpolder.nl](http://www.perkpolder.nl)  
[www.sigmaplan.be](http://www.sigmaplan.be)  
[www.comcoast.org](http://www.comcoast.org)



*Lippenbroek: door de krachtige instroom van het water bij vloed, stijgt de zuurstofgraad. De waterkwaliteit verbetert hierdoor.*



*De toekomstplannen voor Perkpolder, met links op de voorgrond het nieuwe buitendijkse natuurgebied en rechts de oude veerhaven, ingericht als jachthaven.*

# KLIMAATWIJZIGING ANDERS BEKEKEN: TIJD VOOR NIEUWE KANSEN

*We kunnen er niet omheen, de opwarming van de aarde is een feit. Over het hoe en waarom wordt door wetenschappers nog druk gediscussieerd, maar de gevolgen lijken onafwendbaar. Ook voor het Schelde-estuarium. Meer extreme weersomstandigheden en een stijging van de zeespiegel liggen in het verschiep. Hoe garandeer je dan de veiligheid van de bewoners? De Scheldekrant sprak met enkele experts.*

Over de zeespiegelstijging bestaan verschillende voorspellingen. Volgens sommige wetenschappers gaat het in deze eeuw in onze contreien om een stijging van 25 à 30 tot maximaal 80 centimeter, anderen hebben het over anderhalve meter. Ook na 2100 zal de zeespiegel blijven stijgen. Een evolutie met wereldwijde gevolgen voor maar liefst 634 miljoen mensen in gebieden die minder dan tien meter boven het zeeniveau liggen.

Ver van mijn bed? Helemaal niet, want Nederland en België zijn de meest kwetsbare Europese landen als het om overstromingen gaat. In Nederland ligt zelfs meer dan de helft van het land onder de zeespiegel. Het staat in de top vijf van landen waar de meeste mensen in een gevarezone wonen. Zowat vijftien procent van Vlaanderen – inclusief kustzone en Scheldepolders – bevindt zich minder dan vijf meter boven het zeeniveau.

Zelfs een kleine stijging van de zeespiegel heeft zware gevolgen. Zo is er niet alleen veel meer overstromingsgevaar, ook de stormschade zal toenemen. Verzilting door zout zeewater zal zoetwatervoorraden en de riviermonding bedreigen. Ook de typische fauna en flora lopen gevaar. Als de zeespiegel tot anderhalve meter stijgt, krijgen rivieren bovendien problemen met de waterafvoer omdat het grondwater mee stijgt. Zeker als je weet dat door klimaatwijzigingen in bepaalde periodes meer neerslag zal vallen.

Het Schelde-estuarium is bovendien extra kwetsbaar. De Schelde is immers een open zeearm, waardoor het zeewater tot ver in het land komt. Veel mensen leven er op het randje van land en water – een broos evenwicht dat makkelijk verstoord raakt.

## Ruimte voor de rivier

We moeten dus met de zeespiegelstijging leren omgaan. Want het gebied langs de Schelde is niet alleen dicht bewoond. Onze Scheldehavens zorgen ook voor werkgelegenheid aan meer dan

honderdduizend mensen: de aan- en afvoer van voedsel, staal, auto-onderdelen, drank en nog veel meer zet een enorm raderwerk in gang. “De grote vraag is dus hoe we het Scheldegebied toekomstgericht en bestendig kunnen inrichten”, stelt Ad Phernambucq van adviesbureau AdFair, tot voor kort coördinator van het Zeeuws Platform Duurzame Ontwikkeling. “Momenteel werken allerlei instellingen en organisaties daarvoor samen aan toekomstscenario’s via studies en kennisnetwerken. Specifieke oplossingen voor de bebouwde omgeving – zoals de aanpassing van rioleringsystemen en de creatie van gebieden waar je overtollig water (tijdelijk) kan opvangen – zijn zeker aangewezen. Intussen is ook duidelijk dat je beter geen nieuwbouwwijken meer inplant in de allerlaagste delen.”

Daarnaast moeten we niet alleen rekening houden met de stijging van de zeespiegel, maar ook met de kracht van het water. Zoals het artikel over ComCoast op p. 1 ons leert, is het ophogen van de dijken niet langer de enige optie, maar zoeken projecten als ‘Ruimte voor de rivier’ naar meer duurzame alternatieven. Zo is Phernambucq een voorstander van het gebruik van natuurlijke processen in plaats van tegen het water te vechten. “Je zou bijvoorbeeld in bepaalde lage delen van het land de zee tijdelijk weer kunnen toelaten in de polders. Door nieuwe aanslibbing wordt de bodem opgehoogd en groeit zo als het ware mee met de stijgende waterspiegel.”

## Wonen en werken op het water

Tegelijkertijd gaan er vooral in Nederland stemmen op om in de toekomst meer op het water te wonen en werken, en aldus gebruik te maken van de kansen die de klimaatwijziging biedt. “Zo wordt er nagedacht over de mogelijkheid om extra eilanden te creëren”, weet Harm Albert Zanting, directeur Delta’s en Rivieren van advies- en ingenieursbureau Arcadis Nederland. “Ik vind het in elk geval interessant om deze piste te onderzoeken



De zeedijk bij Ellewoutsdijk (NL) bij zeer hoog water vóór de dijkversterking in 2007.

AP

omdat deze eilanden mogelijk bijdragen tot de veiligheid. Verder wordt het estuarium zo zeewaarts verlengd, wat dus ook extra waardevolle natuur oplevert. Maar of het daadwerkelijk mogelijk is, blijft afwachten. We moeten grondig onderzoeken of de bodem, de geulen en het kustfundament voldoende stabiel zijn. Het is bovendien nog helemaal niet aangetoond of dergelijke futuristische oplossingen werkelijk bijdragen tot de veiligheid. Verder is nog niet echt nagedacht over hoe je dit kunt realiseren.”

Zanting vindt het in elk geval niet verstandig om de noodzakelijke investeringen in bestaande zeeeringen op een laag pitje te draaien, en alle kaarten op dit soort oplossingen in te zetten. “Dat is een te groot risico.”



## Kustveiligheid

Maar er zijn nog andere interessante sporen, weet de directeur. Eén ervan is de verbreding van de kust zelf, iets wat momenteel wordt onderzocht voor Zuid-Holland. “Je legt dan een strook land aan, voor de huidige kustlijn. Hetzelfde principe als bij de creatie van een eiland, alleen doe je het voor de kust zelf.”

Alternatieven als paalwoningen en drijvende huizen acht Zanting veel minder realistische opties om de kustveiligheid te verhogen. “Het zijn vooral interessante concepten om de gevolgen van overstromingen te beperken in gebieden die met wateroverlast kampen door overvloedige neerslag. Maar als we het over kustveiligheid hebben, mogen we niet vergeten dat de kansen op een ramp heel erg klein zijn: om de 5000 à 10 000 jaar. Het lijkt weinig rendabel om daarvoor zulke immense investeringen te doen. Je kan dan beter inspanningen leveren om een ramp te voorkomen.

Investeren in (ver)nieuwe(n)de waterkeringsprincipes dus en niet op dezelfde weg verder gaan als altijd.”

[www.arcadis.nl](http://www.arcadis.nl)  
[www.ipcc-wg2.org](http://www.ipcc-wg2.org)

## Preventief vliegeren

*Naast het treffen van maatregelen om de problemen die de klimaatwijziging met zich meebrengt te beheersen, blijft preventie erg belangrijk. Anders omgaan met water bijvoorbeeld. Maar vooral door de CO<sub>2</sub>-uitstoot – toch de belangrijkste boosdoener – terug te dringen. Dat kan in de eerste plaats door meer aandacht te besteden aan een duurzame energiehuishouding. Ook de scheepvaart kan een flinke duit in het zakje doen. Maar aangezien de maritieme sector buiten het verdrag van Kyoto valt, zijn hiervoor voorlopig geen maatregelen uitgewerkt. Toch zijn er veelbelovende initiatieven, die in de toekomst ook bij onze Scheldehavens zullen spelen. Geen overbodige luxe, want de internationale scheepvaart veroorzaakt ruim tweemaal zoveel CO<sub>2</sub>-uitstoot als eerder werd aangenomen. Eén van de nieuwigheden is software die gebruik maakt van GPS. Zo kan je de exacte positie van een schip bepalen en koppelen aan de navigatie. Als je daarbij rekening houdt met de vaarroute, getijden en watersnelheden, kan je de optimale vaarsnelheid aangeven. Het resultaat: lager brandstofverbruik en lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>. Sommige ideeën spreken echt tot de verbeelding. Zo werd in de haven van het Duitse Hamburg begin 2008 een eerste commercieel koopvaardijship getrokken door een grote technologische vlieger.*

*Deze vlieger zorgt ervoor dat een schip drastisch minder brandstof verbruikt en minder broeikasgassen uitstoot. Handig toch? Wie weet kunnen we binnen een aantal jaar containerschepen bewonderen die de Antwerpse haven binnenvaren met een vlieger of voortgestuwd worden door de energie die het getij voortbrengt ...*



© Skysails GmbH & Co. KG



Hoogwater op het havenplein van Hoedekenskerke in maart 2007.

AP

## AL LIFTEND DE WERELD ROND

**Planten en dieren emigreren voortdurend en mét succes naar nieuwe oorden. Niet-inheemse soorten, afkomstig van over de hele wereld, komen ook voor in en langs de Schelde. Als deze vreemde soorten zich weten te vestigen en voort te planten, is de klok veelal niet terug te draaien. Over deze exoten kan men veel vragen stellen: waar komen ze vandaan en hoe kwamen ze hier? Hebben ze invloed op hun omgeving, op de mens of de economie? En eenmaal gevestigd: hoe kunnen we de aangebrachte schade beperken?**

De meeste vreemde soorten komen hier terecht als verstekeling op scheepsrompen of in ballast-watertanks. Andere liften mee met transporten van gekweekte organismen, van schelpdieren tot sierplanten en aquariumsoorten.

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) schat dat wereldwijd jaarlijks 3-10 miljard ton ballastwater wordt vervoerd. Het water wordt in speciaal daarvoor voorziene tanks van het schip binnengepompt bij vertrek om de manoeuvreerbaarheid en stabiliteit van lege of gedeeltelijk geladen schepen te behouden. In de haven van bestemming kan het water worden geloosd en daarmee ook de meegevoerde organismen. Zo reizen dagelijks 3000 plant- en diersoorten de wereld rond.

Dat er exoten in de Schelde voorkomen hoeft niet te verbazen: het is één van 's werelds drukst bevaren scheepvaart-routes. De toestand is hier dan ook ernstig te noemen. In sommige delen van de Westerschelde bijvoorbeeld bestaat de fauna op harde ondergronden al voor één derde uit soorten van allochtone origine.

### Is er een oplossing voorhanden?

De risico's en de mogelijke economische of ecologische schade verbonden aan introducties van niet-inheemse dieren en planten, zijn niet min. Beter te voorkomen dan te genezen dus...

Er wordt gewerkt aan een beleid dat wereldwijd ongewild transport van dieren en planten via de scheepvaart probeert te verhinderen. Scheepsrompen behandelt men met producten die het aanhechten van planten en dieren belemmeren. De tot nu toe gebruikte verven hadden een kwalijke reputatie door hun hormoonverstorende werking bij zeeslakken. Ze werden vervangen door nieuwe producten – helaas minder effectief. Men onderzoekt hoe ballastwater zo efficiënt, veilig en goedkoop mogelijk te behandelen. Het uitwisselen van ballastwater op volle oceaan is een mogelijkheid, maar veelbelovend is een combinatie van meerdere technieken: bv. door eerst het fijne slib uit het water te verwijderen en vervolgens de watermassa te behandelen met UV-stralen of chemische, biologisch afbreekbare substanties.

**Meer weten over niet-inheemse soorten in Schelde, Deltawateren en aangrenzende zee?**

[www.vliz.be/NL/Infoloket/nietinheemsINTRO](http://www.vliz.be/NL/Infoloket/nietinheemsINTRO)

### Opvallende voorbeelden in de Schelde



KVG

■ De **Chinese wolhandkrab** - de krab met wollige scharen - komt al sinds 1933 in het Scheldebekken voor. Ze kwam vermoedelijk vanuit Azië mee als larve in ballastwatertanks. De krab brengt het grootste deel van zijn leven door in zoet water, maar trekt jaarlijks naar zee om er te paaien. Zo kun je ze tijdelijk ook in het Schelde-estuarium vinden. Het dier graaft gangen in dijken en blijkt maar moeilijk te bestrijden. In het verre Oosten worden ze als delicatessen gegeten. Nederlandse vissers zagen een gat in de markt en vissen er nu jaarlijks meer dan 22 ton van op! Onrechtstreeks een oplossing voor de overlast?



AV

■ Invasies van niet-inheemse soorten in de Schelde kunnen ook leiden tot economische schade. Zo bereikte de Amerikaanse **brakwatermossel** onze contreien als aangroei op scheepsboegen. Vandaag de dag zijn ze een plaag in de koelwatersystemen van de industrie langs de Schelde, waar ze warmtewisselaars en leidingen overwoekeren en verstoppen. In Canada en de Verenigde Staten kostte de bestrijding van een gelijkaardige plaag van de driehoeksmossel al meer dan 1 miljard dollar sinds 1989.



LG

■ Het **Engels slijkgras** is een kruising van een Europese slijkgrassoort met een Noord-Amerikaanse indringer. Het gras werd door waterbouwkundigen massaal aangeplant langs de Westerschelde-oeveren in de jaren 20-30 van de vorige eeuw om land te winnen. De plant bleek zeer invasief en verdringt de oorspronkelijke beplanting hoger op het schor.



LK

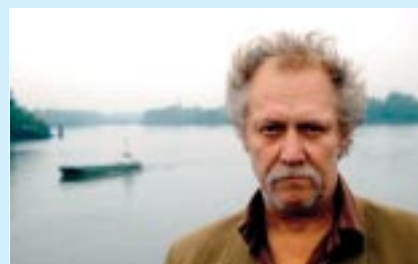
■ Langs de oevers van de Zeeschelde en bijrivieren groeit de **reuzenbalsemien** welig. De soort kwam oorspronkelijk enkel voor in het Himalayagebergte, maar werd bij ons ingevoerd als sierplant. Al snel verspreidde ze zich buiten onze tuinen op de vochtige plekken langs beken, sloten en rivieren. Ze groeien zeer dicht op elkaar en laten weinig ruimte voor andere planten. De rijpe vruchten van de plant springen bij aanraking met veel kracht open en schieten de zaden in het rond. De lila-paarse bloei op de oevers van de Schelde bekoort vele zomerse wandelaars en fietsers, maar eigenlijk hoort ze hier niet.

## SCHELDECULTUUR

Kris de Bruyne en Pol Ielegems schreven respectievelijk de muziek en tekst van het Scaldislied, hun ode aan het Scheldeland. Daarbij werkten ze samen met een mix van muzikanten om hun liefde voor de Schelde te uiten. Het lied staat sinds december 2007 op cd en wordt verkocht voor het goede doel, de vzw Kinderdienst. Deze dienst organiseert en begeleidt opvang van kinderen tussen 0 en 12 jaar in opvanggezinnen. Met de opbrengst van de cd hopen de organisatoren een Schelde-zomerkamp te kunnen financieren voor kinderen uit kansarme gezinnen.

### FAVORIETE PLEKJES AAN DE SCHELDE

Maar waarom zo'n liefdebetuiging voor de Schelde? Kris de Bruyne licht toe: "Ik groeide op aan de oevers van de Schelde. Als kind kwam ik al met mijn ouders in Mariekerke en Sint-Amunds. Elf jaar geleden,



YB

voor de geboorte van onze dochter Hanna, keerden wij terug, naar de rust en de groene natuur. Ik kwam hier weer écht thuis. Vooral de kaai in Sint-Amunds zal voor mij altijd een hartverwarmende plek zijn. Het was voor mij een hele eer en een buitengewoon plezier om samen met Pol Ielegems "Het Scaldislied" te kunnen schrijven."

[polille@msn.com](mailto:polille@msn.com)

**Maak kans op een gratis cd, doe mee aan de fotowedstrijd op bladzijde 8!**

# SLIKKEN EN SCHORREN IN DE SCHELDE TELLEN MEE IN DE WERELD



LG



AE



JVH

**1** De slikken van de Schelde kennen een rijk bodemleven. In de met water gevulde poriën en gangetjes tussen zand- en slijkkorrels leven vele soorten ééncellige diertjes, kleine en grote wormen, slakken, schelpen en kreeftjes. Ze zijn een ware trekpleister voor **vogels!** Grote aantallen eenden en steltlopers wachten in de polders geduldig tot het water is teruggetrokken. Als het zover is, vliegen ze massaal op om hun buikje rond te eten op de rand van het slik. Op de slikken en schorren van de Schelde verblijven zoveel vogels – vooral in de wintermaanden – dat België en Nederland er internationale verantwoordelijkheid voor dragen onder Europese richtlijnen (aangeduid als Ramsar- en Vogelrichtlijngebied).

**2** De weinig toegankelijke **slikken** staan bij elk hoogtij volledig onder water. Dit in tegenstelling tot de hoger tegen de dijk aan gelegen schorren. Slikken zien er uit als troosteloze, vegetatieloze moddervlaktes. In de bovenste millimeters van het slijk leven echter ontelbare ééncellige plantjes. Zo zijn het gebieden met een verrassend hoge productie, en dat zonder schijnbare begroeiing.

**3** In vergelijking met 1850 is vandaag de dag in de Schelde amper 18 % van het oorspronkelijke schorrenareaal overgebleven. Van de resterende 3011 ha, beslaat het **Verdronken Land van Saeftinghe** alleen al 2230 ha.



EV

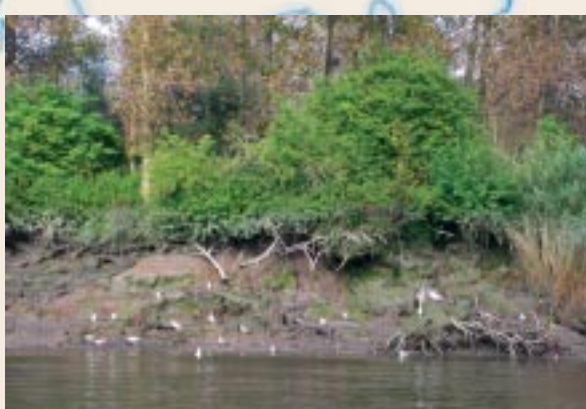


JB

**4** In het water zweven microscopisch kleine plantjes – het fytoplankton – die aan de basis van de voedselpiramide staan en dus een heel belangrijke ecologische rol spelen. Er bestaan verschillende soorten plankton en in een gezond ecosysteem komen deze in een bepaalde verhouding voor. Belangrijke bouwstoffen voor het plankton zijn stikstof, fosfor en silicium. Door de invloed van de mens komt er zeer veel extra stikstof en fosfor in het **Scheldewater** terecht, waardoor er een onevenwicht tussen de drie basis bouwstoffen ontstaat. Hierdoor worden de verhoudingen tussen de verschillende soorten plankton verstoord. Recent onderzoek heeft aangetoond dat schorren een zeer belangrijke rol spelen in het herstel en behoud van dit natuurlijk evenwicht in de Schelde: silicium kan in schorren worden omgezet van een biologisch niet-opneembare vorm naar een opneembare vorm en zo de verhoudingen tussen de bouwstoffen weer meer in evenwicht brengen.

**5** Op zoute schorren komen planten voor die zich op weinig andere plaatsen thuis voelen. De laaggroeiende, zoutminnende planten zijn taaie tantes die zonder morren bij springtij met de voeten in het water staan. In de schorren van het brakke deel van het estuarium springen vooral de rietvelden in het oog. De zoetwaterschorren, gelegen in de aan het getij onderhevige Zeeschelde en zijrivieren, herbergen één van de weinige overgebleven stukjes **wilgenvaldebos** in Europa!

**6** Slikken en schorren bieden een extra bescherming bij extreem hoog water of stormvloeden. Ze bergen massa's water en hebben een dempende werking op stroming en golven. Deze eigenschappen blijven ze behouden bij een geleidelijk stijgend zeespiegelniveau. Schorren groeien immers geleidelijk mee in de hoogte, als er maar voldoende sediment beschikbaar is. Belangrijk dus om ze te behouden in deze tijden van klimaatwijziging! De dijken verhinderen de zijdelingse uitbreiding van het schor, waardoor de overgang tussen geul en schor steeds steiler wordt. Bij een snelle stroming worden zo gemakkelijk stukken slik en laaggelegen schor weggeslagen en kunnen hoge **schorkliffen** ontstaan.



EV

Schorren langs de Schelde.

## SLUIZENCOMPLEX TERNEUZEN NADERT TOP CAPACITEIT

De scheepvaart op het Kanaal Gent-Terneuzen (KGT) is sterk toegenomen, waardoor de sluisen van Terneuzen mogelijk met capaciteitsproblemen te maken krijgen. In 1996 lag het totaal aantal scheepsbewegingen op ca 59.000, in 2005 op bijna 67.000. Deze groei zet zich naar verwachting de komende jaren voort. De Vlaams-Nederlandse projectgroep KGT2008 onderzoekt daarom diverse mogelijkheden om de maritieme toegang tot het kanaal te verbeteren.

Het sluisencomplex van Terneuzen bestaat uit drie sluisen. De zeevaart is aangewezen op de Westsluis (zeesluis), terwijl de binnenvaart vooral de Oost- en Middensluis gebruikt. Binnenvaarders worden echter ook steeds vaker geschut via de Westsluis. "Dat is een mogelijke indicatie van capaciteitsproblemen door intensivering en schaalvergroting in de binnenvaart", zegt de Vlaamse projectleider Mark Meersman. Ook zeeschepen worden steeds groter en hun aantal neemt toe. Het sluisencomplex vormt daardoor steeds meer een beperkende factor voor de ontwikkeling van bedrijven in de gehele Kanaalzone tussen de Westerschelde en Gent, zegt ook Nederlands projectleider Pieter Jonker. "Het gaat erom: hoe krijg je de goederen zo vlot, veilig en goedkoop mogelijk in het achterland."

De grensoverschrijdende verkenning is heel breed opgezet, om niet al heel snel te focussen op bepaalde oplossingen. De projectgroep werkt daarom vijf zoekrichtingen uit:

1. ruimte bieden aan grotere schepen (= aanpassing van de bestaande of aanleg van een nieuwe zeesluis);
2. ruimte bieden aan meer schepen (= aanpassing binnenvaartsluis);
3. andere aanvoerroute van goederen, bijvoorbeeld via Rotterdam of Vlissingen;
4. aanleg van een insteekhaven met overslagfaciliteiten in de Kanaalzone;
5. ontwikkelen van andere economische activiteiten.

Van elk alternatief worden ook de milieueffecten meegewogen. Er vindt frequent overleg plaats met een adviesforum, waarin alle betrokken overheden en maatschappelijke groeperingen zijn vertegenwoordigd.

Het onderzoek zal leren welk alternatief het grootst oplossend vermogen biedt. De projectgroep zal in september haar eindrapport presenteren.

[www.kgt2008.nl](http://www.kgt2008.nl)



Waterwegennetwerk

De aanleg van het Seine-Scheldekanaal biedt uitgelezen kansen voor de havens van Gent en Terneuzen.

## NIEUW JASJE VOOR SEINE-SCHELDEVERBINDING

De internationale binnenvaartverbinding tussen het Seine- en het Scheldebekken wordt in een nieuw jasje gestoken. Tussen 2009 en 2016 staat onder meer een verbetering van het vaartraject tussen Deûlémont en Gent op het programma. Het hele project moet de scheepvaart meer armslag geven.

Zowel Frankrijk als België maken zich klaar voor de opwaardering van de Seine-Scheldeverbinding. In Frankrijk komt een nieuw kanaal tussen Compiègne en Cambrai. In België gaat het om een aanpassing voor schepen tot 4500 ton op deze Noord-Zuidas, goed voor een kostenplaatje van 300 miljoen euro. "Naast een verdieping van de Leie, zullen we het profiel in het Noordervak van de Ringvaart rechthoekig maken. Dat betekent dat de oevers onder water helemaal recht zijn", verduidelijkt Willem Van Crombrugge, projectleider Seine-Schelde bij de nv Waterwegen en Zeekanaal. "Hierdoor kunnen schepen aanleggen en bedrijven in de omgeving kunnen dan gebruik maken van transport via het water. Daarnaast komen er nieuwe, grote sluisen in Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke. Tot slot worden een aantal oude bruggen opnieuw gebouwd of verhoogd, zodat ook schepen met drie in plaats van twee lagen containers eronderdoor kunnen varen."

Het hele Seine-Scheldeproject is erg belangrijk om de capaciteit van de binnenscheepvaart uit te breiden en haar concurrentiepositie te verbeteren. Dat biedt niet alleen voordelen voor België en Frankrijk, maar ook voor de Nederlandse watergebonden economie. Zo zal het aantal schepen in het Kanaal Gent-Terneuzen gevoelig toenemen. "Bovendien zullen grotere schepen de Noord-Zuidas bevaren, zodat de scheepvaart beter kan wedijveren met het weg- en spoorverkeer", weet projectleider Van Crombrugge. "Dat kan het fileprobleem op de wegen én de aanzienlijke economische impact ervan verminderen."

Er is ook een ecologisch luik aan het Seine-Scheldeverhaal: het project Rivierherstel Leie dat nog dit jaar van start gaat. Het Seine-Scheldeproject toont hier hoe een economisch plan perfect kan samengaan met natuurherstel en recreatie.

[www.wenz.be/Projecten/Seine-schelde](http://www.wenz.be/Projecten/Seine-schelde)

## De Oosterweelverbinding

Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de haven en de stad Antwerpen en de mobiliteit in de Antwerpse regio te verbeteren, voert de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) het Masterplan Mobiliteit Antwerpen uit. Het koninginnestuk van dit plan is de Oosterweelverbinding die de Antwerpse ring sluit via een tunnel onder de Schelde en een brug ten Noorden van de wijk 'Het Eilandje'. In 2008 zal het contract voor de bouw van de Oosterweelverbinding gesloten worden waarna de werken starten. Vier jaar later zal de Oosterweelverbinding een feit zijn.

[www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be)



De Lange Wapperbrug ter hoogte van het Straatsburgdok.



De autoindustrie neemt in de haven van Gent een belangrijke plaats in. In de zeesluis bieden de reusachtige autoschepen een spectaculair schouwspel.

### NIEUWE AANLEGSTEIGER VOOR SINT-AMANDS

*Het pittoreske Sint-Amands heeft een nieuwe, drijvende aanlegsteiger die zich aanpast aan de getijden. Een hele aanwinst, want voortaan kunnen naast het veer ook passagiers- en plezierboten zowel bij eb als vloed eenvoudig aanmeren. De passagiers kunnen hierdoor in alle omstandigheden comfortabel van en aan boord.*

De pleziervaart op de Zeeschelde en andere getijdengebonden waterwegen werd de voorbije decennia ietwat stiefmoederlijk behandeld, maar ze is intussen aan een inhaalbeweging bezig. Een mooi voorbeeld is de drijvende aanlegsteiger in Sint-Amands. De stevige constructie met toegangsbrug, brug-, veer- en zijponton kan tot 5 meter niveauverschil aan en doorstaat daardoor probleemloos een springtij.

“Deze steiger maakt Sint-Amands via het water toegankelijk voor een breed publiek”, vertelt Gilles Facon van Toerisme Provincie Antwerpen. “Dit is interessant, want daardoor kun je de link leggen tussen toerisme op het water en aan wal.”

Ook rederijen zien nieuwe mogelijkheden. Zo werkte Flandria een programma uit om opnieuw vanuit thuishaven Antwerpen stroomopwaarts te varen en in Sint-Amands aan te leggen. De investeringen in de infrastructuur

werpen dus hun vruchten af. De komende jaren worden bestaande veersteigers en aanmeermogelijkheden stelselmatig aangepakt. De vlotponton aan het Steenplein in Antwerpen is recent plechtig in gebruik genomen. De vlottende recreantensteiger in Schelle zal op zijn beurt binnenkort gebruiksklaar zijn. Beide steigers passen zich eveneens aan de getijdenwerking aan en laten een comfortabele in- of ontscheping probleemloos toe.

[www.wenz.be](http://www.wenz.be)  
[www.scheldeland.be](http://www.scheldeland.be)



De nieuwe aanlegsteiger in Sint-Amands is honderd meter lang en moet het aanleggen van toerboten en plezierjachten toelaten. De veerdienst is medegebruiker maar heeft een apart ponton, het dichtst bij de kade.



### MONITORING VAN DE SCHELDE DOOR TELEDETECTIE

Om onze natuurlijke rijkdommen goed te beheren, moeten we ze eerst goed inventariseren en registreren. Een veelgebruikte techniek hierbij is ‘remote sensing’. Zo kunnen we met vliegtuigen, satellieten of schepen met speciale meetapparatuur (sensoren) in korte tijd grote oppervlakken waarnemen en verschillende kenmerken van de aarde in kaart brengen. Deze sensoren meten de straling (licht) of geluidsgolven die weerkaatst worden op bijvoorbeeld het aardoppervlak of de zeebodem. De weerkaatste straling of geluidsgolven bevatten informatie over het oppervlak waarop ze weerkaatsen. Zo verschillen de lichtgolven wanneer ze door vegetatie of door naakte bodem worden gereflecteerd. Met dergelijke gegevens kan men nadien verschillende soorten kaarten maken.

Vlaamse en Nederlandse onderzoeksinstituten gebruiken remote sensing om het Schelde-estuarium te bestuderen. Ze brengen de oppervlaktes van de slikken- en schorregebieden van de Zeeschelde in kaart en meten de hoeveelheid zwevende slibdeeltjes in het water. We kunnen dankzij deze techniek ook de aanwezigheid van planten en dieren in de Westerschelde opvolgen vanuit een vliegtuig. Of hoe veraf toch heel dichtbij kan zijn!

[www.vito.be](http://www.vito.be), [www.nioo.knaw.nl](http://www.nioo.knaw.nl)



### DE KING KICKT OP KITESURFEN!

*Jaarlijks vindt nabij Borssele op het strand van de Kaloot een kite- en windsurf wedstrijd plaats. Hoewel het strand bedreigd wordt door de komst van de Westerschelde Container Terminal zie je hier regelmatig kitesurfers uit België en Nederland. Stefan de Punder, mede-organisator van de wedstrijd King of the Kaloot, is er één van. Hij vertelde ons dat het weer een cruciale plaats inneemt bij kitesurfen.*

Toen de wind het liet afweten, leek de wedstrijd King of the Kaloot in 2007 in het water te vallen en af te stevenen op een beach-party. Een te gekke beach-party, maar toch... Gelukkig was onze sponsor bij de pinken en had hij kajaks voorzien. Voor één maal kwam het in de wedstrijd, die leidt tot de kroning van de King of the Kaloot, enkel neer op snelheid.

**Het kite-surfen zelf gaat echter om meer dan snelheid?**

“Ja, snelheid (border-cross) is maar één van de drie facetten waarop de deelnemers worden beoordeeld tijdens de wedstrijd. Daarnaast kijkt de jury hoe hoog ze kunnen springen (big air) en wat hun capaciteiten zijn om kunstjes uit te voeren (free style). De sprongen, tot 6 meter hoog, worden mogelijk gemaakt door de kite (of vlieger) en daar ligt dan ook de eigenheid van het kite-surfen.”

**Zweven op 6 meter lijkt mij nogal gevaarlijk?**

“Veel ongelukken kun je vermijden door het volgen van enkele basislessen. Dit komt iedereen ten goede, want in

het verleden bleek al dat één ongeval aan de basis kan liggen van een verbod voor kite-surfers. Een kite in een hoogspanningskabel leek ook even de toekomst van de Kaloot te bezegelen. Voorlopig wordt echter een gedoogbeleid gevoerd voor kitesurfers, ondanks het verbodsbord op het strand.”

**Kan iedereen kitesurfen aanleren? Kan er dus op de volgende editie een Queen of the Kaloot worden verkozen?**

“Ja hoor, wilskracht overtroeft de fysieke kracht. Meestal zijn er meer mannelijke dan vrouwelijke deelnemers, daarom een warme oproep aan vrouwelijke, maar ook aan Belgische kite-surfers om zich in te schrijven voor de volgende editie.”

De zevende editie van de King of the Kaloot is gepland op 20 september 2008.

[www.kingofthekaloot.nl](http://www.kingofthekaloot.nl)



# DE SCHELDE PER FIETS

**Fietsroutes te over langs de Schelde, maar waar vind je de mooiste plekjes? De Scheldekrant stuurde drie mensen op pad die ieder een ander deel van de Schelde verkenden.**

## 1 Van Gent tot Schellebelle: zelfs bij fris weer de moeite waard!

We starten onze fietstocht op een maartse morgen aan de Vlaamse Kaai in Gent. Hier start als het ware de Zeeschelde. Tot hier is het getij van de zee merkbaar. Het opgestuwde vloedwater wordt tegengehouden door de sluis van Heirnis. We arriveren bij laagwater: midden in de moddervlakte stroomt een pietluttige hoeveelheid water. Het is moeilijk te geloven dat dit kronkelende stroompje stroomafwaarts uitgroeit tot de machtige, weidse monding in Nederland.

We laten de stad achter ons en kiezen het pad op de dijk van de linkeroever in stroomafwaartse richting. We rijden het Scheldemeer en het kasteel Walbos in Destelbergen aan onze linkerkant voorbij. Even verderop ligt het mooie natuurgebied 'Damvallei'.

Later rijden we over het jaagpad richting Melle, met een koude maartse wind op kop.



NF

De Schelde aan de sluis van Heirnis vlakbij Gent: tot hier is het getij merkbaar.



NF

De herberg 'Het Schippershuis': een cafeetje tegen de Scheldedijk aangebouwd (Destelbergen). Vlakbij loopt het zes kilometer lange Bergmeersenpad rond het Damvalleimeer.



AP

De Zwake, tot 1445 was dit een vaarroute binnendoor naar Antwerpen.

Westerschelde. Bij de vroegere veerhaven van Hoedekenskerke is volop bedrijvigheid. Het is een recreatiehaventje en het café op het havenplateau is gebleven. Tot aan de Biezelingse Ham fiets ik weer aan de landzijde. Schapen in drassige weilanden doen zich tegoed aan uien.

De Biezelingse Ham is omringd door natuur – aan zeezijde vogels tussen plukken schor, en aan landzijde rietkragen en knotwilgen van de Zwake, een vroegere zeearm. Bij de Zwaakse Weel, de grootste overgebleven kreekrest buigt mijn route in zuidelijke richting. Met de wind in de rug rij ik naar Ovezande terug.

## 3 Een rondje 'Zak'

Stevige oostenwind, fris zonnetje: tijd voor een fietstocht in de Zak van Zuid-Beveland aan de noordoever van de Westerschelde. Vanaf vertrekpunt Ovezande fiets ik over kronkelige dijken en weggetjes langs Driewegen naar Ellewoutsdijk waar een verstilde witte dame mij welkom heet. Aangekomen bij de zeedijk kies ik voor 'een rondje fort'. Het uitzicht op de dijk is afwisselend: de 'inlaag 1887', het haventje, het schor Zuidgors, de industrie van Terneuzen en de Westerschelde zelf. Ik vervolg mijn weg onderlangs de zeedijk richting Oudelande. Op de akkers staan protestborden tegen ontpollering. Ik fiets over een vroegere zeedijk, zou dit in de toekomst weer een echte zeedijk worden? Na Baarland beklim ik de zeedijk en volg het jaagpad langs het strandje in westelijke richting tot bij de informatiepanelen die verhalen over de ontstaansgeschiedenis van de 'Zak', de landing van de Schotten in 1944 en de flora en fauna van de Westerschelde. Opnieuw een prachtig uitzichtpunt. Bij laagwater laat de Plaat van Baarland zich zien.

Ik rij verder langs de zeezijde van de dijk en geniet van de vergezichten over de



SIC

## 2 Slijkneusbier...

Of we eens een fietstocht willen testen langs de Schelde ... natuurlijk. We kiezen voor de streek rond Temse en geven de voorkeur aan de verentocht. Je tocht wordt bijzonder door de voetveren, een restant van de Middeleeuwen, toen er geen bruggen waren over de Schelde tussen Gent en de Noordzee. De veren zijn gratis en varen elk half uur.

Ons startpunt is Temse. Als we de kaart volgen, rijden we eerst op een vrij drukke weg zonder fietspad, in de verte staan de hijskranen van de vroegere Boelwerf. Een beetje ontgoochelende start, maar zodra we bij het Tielrode Broek – een door dijken omringd overstromings- en natuurgebied – komen, krijgen we wat we verwacht hadden: rustige fietspaden, ruisend riet en soms wat opvliegende eenden en ganzen.

Talrijke wielertoeristen zoeven ons voorbij maar evengoed zien we vele mensen rustig genieten van de kronkels van de rivier en het stille water. Zelf kiezen we voor een rustige dag met vele stops en rijden we een lus tussen de brug van Temse en het veer van Driegoten. Eens voorbij de Durme wordt de route steeds mooier. Even later hoppen we de Schelde weer over en fietsen we richting Weert. Hier willen we proeven van het lokaal gebrouwen 'Slijkneusbier'. Helaas staan we voor een gesloten deur: erg jammer!

Je kan de route verder volgen langs het sprookjesachtige kasteel van Marnix De Sainte Aldegonde, maar wij steken nog één keer de Schelde over via de brug van Temse. Een laatste blik op het water en de afspraak om terug te komen ... volgende keer mét Slijkneusbier!



AG

In het café naast het streekmuseum 'De Zilverreiger' in Weert kun je 'Slijkneusbier' proeven. Mandenmakers trokken wijmen uit de grond en veegden hun neus af aan hun beslijkte mouwen, vandaar de spotnaam 'slijkneuzen'.



AG

Aan het voetveer Tielrode - Hamme zet veervrouw Erna ons over de Durme.



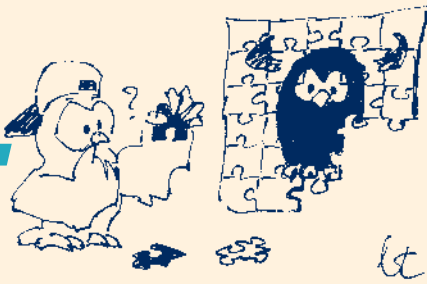
AP

Fietskaarten zijn te verkrijgen via: [www.tov.be](http://www.tov.be) (Vlaanderen) en [www.routebureauzeeland.nl](http://www.routebureauzeeland.nl) (Nederland)

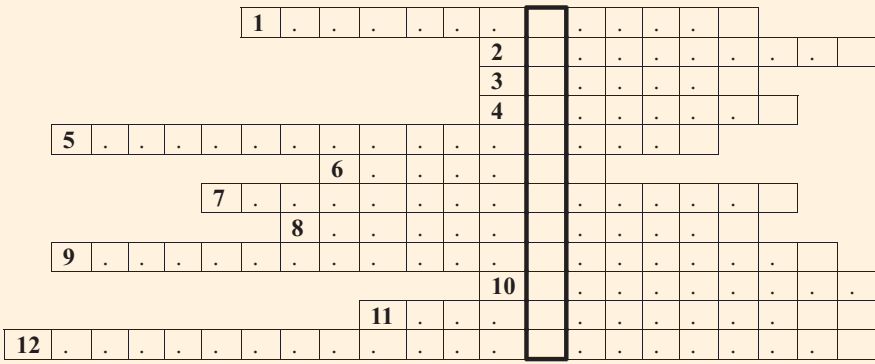
De Biezelingse Ham, belangrijk voedselgebied voor steltlopers. Bij hoogwater vormen de dijken een belangrijke vluchtplaats voor Schelde vogels.

**Maak kans op gratis fietskaarten, doe mee aan de fotowedstrijd op bladzijde 8 !**

# PUZZEL HOEK

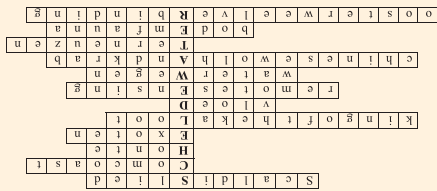


Wanneer je onderstaand raadsel invult, bekom je een begrip uit de Scheldekrant :



- Naam van het lied waarvoor Kris de Bruyne & Pol Ielegems respectievelijk de muziek & de tekst schreven, hun ode aan het Scheldeland
- 'Combining functions in Coastal defence zones'
- Helden van de ... (kinderboek)
- Dieren en planten uit verre oorden
- Eretitel onder surfers
- getij, eb & ...
- Engelse term voor : Meten op afstand
- ... en Zeekanaal
- 'allochtone krab, vermoedelijk afkomstig uit Azië
- Kanaal Gent-...
- Term voor 'dierenleven in de bodem'
- Sluiten van de Antwerpse ring via de...

### Oplossing



## Fotowedstrijd



Wat betekent de Schelde voor u? Vang uw eigen Scheldebeeld in een foto en maak kans op 1 van de 5 Scheldepakketten!  
Geef ook aan waarom uw foto volgens u zo bij de Schelde hoort!  
Mail uw foto in jpg/jpeg-formaat (1-5 MB) vóór 31 augustus 2008 naar info@scheldenet.be.  
Uw foto opsturen kan ook: Schelde InformatieCentrum, Postbus 7003 4330 GA Middelburg (NL) of Wandelaarkaai 7, 8400 Oostende (B).  
De winnende foto's worden gepubliceerd in de Scheldekrant 2009 en op www.scheldenet.be of www.scheldenet.nl.

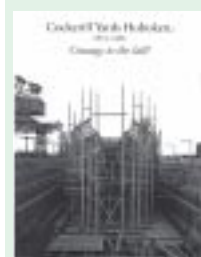
## SCHELDELITERATUUR



### HELDEN VAN DE HONTE (KINDERBOEK)

D. Tempelman-Venselaar

In een 17<sup>e</sup> eeuwse decor word je meegevoerd in het avontuurlijke leven van een jonge schaapherder uit Zuid-Beveland. Betoverd door de schepen die op de Westerschelde varen, droomt hij ervan om op een dag zelf de zee te verkennen.



### DE SCHEEPSWERF COCKERILL YARDS IN HOBOKEN, COURAGE TO THE LAST

P. Pieters, J. Vrelust (red.)

Op basis van de eerdere tentoonstelling bij het 25-jarig faillissement van de scheepswerf, verscheen een lees- en kijkboek. Hierin komen zowel de geschiedenis van de werf, scheepsbouw-technieken als getuigenissen van ex-werknemers aan bod.



### ZEELAND, EEN GESCHENK VAN DE SCHELDE

Marinus C. Verburg

Vanuit een sociaal-economisch oogpunt krijg je in twaalf hoofdstukken een historisch overzicht en een blik op de toekomst van de Nederlandse provincie Zeeland. De Schelde laat hierbij duidelijk zijn sporen na.

# SCHELDETRIPS

## PORTAAL VAN VLAANDEREN

Zeeschepen vinden via het Kanaal Gent-Terneuzen hun weg naar Gent. Het sluizencomplex in Terneuzen gonst dan ook van de bedrijvigheid. Op een excursie met rondvaart zit u er midden in.

[www.terneuzen.com/portaal](http://www.terneuzen.com/portaal),  
portaal@terneuzen.com  
+31 (0)115-621022

## FORT ELLEWOUTSDIJK

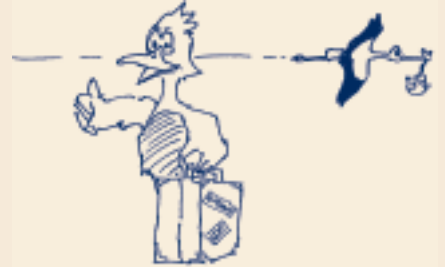
De schietgaten en soldatenlatrines verraden het verleden van dit 19<sup>e</sup>-eeuwse fort, maar inmiddels heeft het verdedigingswerk een andere functie. Temidden van natuurgebieden, herbergt het fort een aantal exposities, waaronder één over de Schelde.

open van 10.00 – 17.00 uur,  
info@natuurmonumenten.nl  
+31 (0)113-644044

## SMAAKEXCURSIË

Onder de titel "De haven, een gastronomische lappendeken" heeft het havencentrum Lillo een nieuwe thema-excursie ontwikkeld. Van de tentoonstellingsruimte word je gegidst naar de haven zelf en verleid tot een interculturele maaltijd, opgeluisterd met zeemansverhalen.

open ma-vr, voor verenigingen en bedrijven,  
reservaties@havencentrum.be  
+32 (0)35-69 90 12



De Scheldekrant wordt gefinancierd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Maritieme Toegang) en Rijkswaterstaat Zeeland van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## MARITIEME TOEGANG

Maritieme Toegang is een uitvoerende afdeling binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse Overheid. De afdeling Maritieme Toegang vrijwaart, beheert en onderhoudt alle maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens (Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen). De afdeling is verantwoordelijk voor: het onderhouden van de vaarweg naar de kusthavens, de Scheldemonding en in samenwerking met de Nederlandse overheid ook in de Westerschelde; het beheren en onderhouden van het onderwaterbed van de Zeeschelde tussen de Belgisch/Nederlandse grens en Rupelmonde; het uitvoeren van taken inzake investeringen in niet-commerciële infrastructuur zoals zeeluzen in de Vlaamse havens en het implementeren van het havendecreet.

[www.maritiemetoegang.be](http://www.maritiemetoegang.be)



Maritieme Toegang

## RIJKSWATERSTAAT

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Nederland. Rijkswaterstaat Zeeland werkt aan de bescherming tegen overstromingen en aan schoon en voldoende water voor alle gebruikers. Bovendien bevordert RWS de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, zowel op het rijkswegennet als op het netwerk van rijkswateren. De Westerschelde is in Zeeland een belangrijke vaarweg en neemt als zodanig een belangrijke plaats binnen Rijkswaterstaat in.

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)



Rijkswaterstaat

## COLOFON

De Scheldekrant is een jaarlijkse uitgave van het **Schelde InformatieCentrum**, 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.

**Schelde InformatieCentrum/Nederland**  
Postbus 7003  
4330 GA Middelburg

**Schelde InformatieCentrum/Vlaanderen**  
p/a VLIZ  
Wandelaarkaai 7  
8400 Oostende

**Contactpersoon:**  
Bregje Beyst  
info@scheldenet.be  
+32 (0)59 34 21 44

**Schelde InformatieCentrum op internet**  
[www.scheldenet.be](http://www.scheldenet.be) / [www.scheldenet.nl](http://www.scheldenet.nl)

**Redactie**  
B. Beyst (SIC/VL), E. de Feijter (RWS),  
J. Duinkerke (SIC/NL), N. Fockedeij (VLIZ),  
A. Govaerts (MOW/AMT)  
M. Prosc (SIC/VL)

**Eind- / hoofdredactie**  
L. Vogelesang / B. Beyst

**Vormgeving en productie**  
ZOE©K, grafische vormgeving  
Roularta Printing nv, druk

**Opplage** 100 000

## Illustraties

**Cartoons:** IDEASIGNES – <http://ideasignes.googlepages.com/>  
**Andere:** AP: AdFair, BAM: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, JB: J. Breine, YB: Y. Brusselmans, BL: Bureau Lubbers i.o.v. AM en Rabo Vastgoed, SA: Dienst voor Toerisme gemeente Sint-Amands, AE: A. Eijlers, -NF: N. Fockedeij, LG: L. Goossens (Vildaphoto), AG: A. Govaerts, MH: M. Henderikx, INBO: Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, LK: L. Kattenwinkel, TM: T. Maris, PBV: Promotie Binnenvaart Vlaanderen, SIC: Schelde InformatieCentrum, Skysails GmbH & Co. KG, TS: T. Stroobandt, EV: E. Van den Bergh, KVG: K. Van Ginderdeuren, JVH: J. van Houdt – lucht fotografie i.o.v. Schelde InformatieCentrum, AV: A. Verween, W&Z: Waterwegen en Zeekanaal nv

## Met dank aan:

J. Bessemans, J. Bogaert, M. Delforge, B. Deronde, L. De Smedt, M. De Smet, R. De Sutter, A. Eijlers, J. Hollaers, N. Keersebilck, A-K. Lescauwae, M. Meersman, A. Phernambucq, B. Sinke, A. van Berchum, S. Van Damme, E. Van den Bergh, I. Van den Poel, B. Vandevoorde, K. Van Ginderdeuren, K. Verbraeken, L. Vernaeve, D. Vervoort, A. Verween, Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), B. Wetssteyn

Wenst uw organisatie extra exemplaren dan kunt u deze aanvragen via het Schelde InformatieCentrum. Overname van teksten is mogelijk met bronvermelding en na toestemming van de redactie.