

Scheldekrant

2011

nr 9 / gratis

Nuttige natuur, die tegelijk adembenemend is

Droge voeten dankzij Kalkense Meersen

Bescherming tegen overstromingen en natuur kunnen prima samengaan.

Dat toont de Vlaamse overheid met het Sigmaphan, een plan dat dijkverhogingen combineert met overstromingsgebieden om van de Schelde opnieuw een veilige én levende rivier te maken. Eén van de projectgebieden situeert zich rond het bestaande natuurgebied de Kalkense Meersen in het Oost-Vlaamse Wetteren.

De Kalkense Meersen ligt veilig geborgen in een oude meander van de Schelde bij Wetteren, op een steenworp afstand van Gent. Een wirwar van sloten en beken doorkruist de uitgestrekte vochtige hooi- en weilanden. Ze zijn een overblijfsel uit vroegere tijden, toen bewoners van de Scheldevallei de laaggelegen gronden lieten overstromen om hun graslanden te bemesten. Vandaag is de Kalkense Meersen een mooi wandelgebied, en een van de laatste stiltegebieden in de provincie Oost-Vlaanderen. Sloten rijk aan waterplanten en hooilanden met bloemen wisselen elkaar af: een kleurenpalet dat elk seizoen weer anders is. De meersen zijn een paradijs voor weidevogels, zoals de grutto, die er komen broeden en overwinteren.

Sigmaphan

Het ruimere gebied rond de Kalkense Meersen krijgt straks een gewichtige taak: een hele regio helpen beschermen tegen overstromingen. De 'cluster Kalkense Meersen' is een onderdeel van het geactualiseerde Sigmaphan van de Vlaamse overheid: een plan dat iedereen die woont en werkt in het Zeescheldebekken tegen overstromingen wil beschermen, de economische slagkracht van de Schelde en haar zijrivieren garandeert, en een aantal Europese verplichtingen in verband met natuurherstel uitvoert. Hoe de verschillende deelgebieden het beste worden ingericht om natuur en veiligheid optimaal te verzoenen, zochten Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) de afgelopen jaren uit.

Elk van de in totaal vijf deelgebieden krijgt een eigen rol in het verhaal. Diverse methodes om overstromingsgevaar tegen te gaan, worden daarbij gecombineerd: overstromingsgebieden met of zonder gereduceerd getij, ontpoldering en dijken. Naast een verhoogde veiligheid zal die specifieke inrichting, gevolgd door een aangepast water- en maaibeheer, een ongeziene diversiteit aan natuurtypes doen ontstaan.



Het ruimere gebied rond de Kalkense Meersen krijgt straks de taak een hele regio te beschermen

foto ©VILDA, Yves Adams

Pronkende natuur

In het noorden van Wijmeers, Paardeweide, Paardebroek en de huidige Kalkense Meersen zal er een natuurgebied groeien met wetland. Daar wisselen graslanden, bloemenweiden, rietlanden, moerasbos en open water elkaar af. Terwijl het zuidelijke deel van Wijmeers en Bergenmeersen zal pronken met zoetwaterslikken en -schorren. Dat type zoetwatergetijdennatuur is uiterst zeldzaam in Europa.

Als kers op de taart wordt het ook mogelijk om van dit 'nuttige' natuurgebied met volle teugen te genieten. Wandelpaden, fietsroutes, vogelkijk-

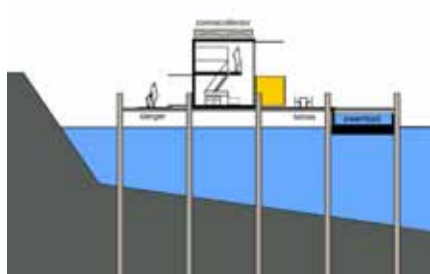
hutten en panoramapunten: mogelijkheden te over om straks de Oost-Vlaamse Scheldenatuur in al haar pracht te komen bewonderen. Momenteel zijn de dijkwerken aan de gang. Op de Linkerscheldeoever worden de dijken opgehoogd en een eerste nieuwe dijk, nodig om een van de deelgebieden te creëren, is in aanbouw. Aan het veer van Schellebelle werden onlangs vlottende veersteigers over de Schelde in gebruik genomen: een poort tot dit wonderlijke gebied.



www.sigmaphan.be

...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.



Verwarmen met water uit de Westerschelde

pagina 3



Wat betekent de verruiming nu écht voor de schepen?

pagina 4



De Schelde: vaarroute voor walvissen en containerschepen

pagina 9

Kustexcursie biedt voorproefje Waterbeheer als job

Nederlandse waterbeheerders zijn wereldwijd gewild, en nogal wat van die waterexperts worden klaargestoomd aan de Delta Academy van Hogeschool Zeeland. Om studenten in spe warm te maken voor het vak, organiseert Delta Academy samen met enkele organisaties uit de waterbranche ieder voorjaar een kustexcursie. Corjan Rijdsijk uit Sint-Annaland nam dit jaar deel: "Door de kustexcursie ben ik verliefd geworden op Delta Management. Ik ga me inschrijven voor deze studie en ga alles op alles zetten om binnen vier jaar aan de slag te kunnen als deltamanager."



De rode draad van de kustexcursie: deltamanagers zijn hard nodig in het veld

foto Hogeschool Zeeland

De Hogeschool Zeeland biedt via haar Delta Academy twee opleidingen aan. Studenten Aquatische Ecotechnologie doen ervaring op om de biologie, ecologie en technologie binnen een delta-gebied in harmonie te brengen. Niet alleen in Nederland, maar evengoed in eender welke delta wereldwijd. Studenten Civiele Techniek verzamelen de nodige kennis om later (internationale) watergebonden bouwprojecten aan te sturen zoals (jacht)havens, eilanden, dijken, tunnels en vliegvelen. Voor achttienjarigen die nog niet beslist hebben welke richting ze uit willen, komt de kustexcursie in het voorjaar op het juiste moment.



...bij de realisatie van dergelijke projecten komt meer kijken dan alleen techniek...

Corjan Rijdsijk student

Corjan Rijdsijk: "In het Kasteel van Batavia in Westkapelle kregen we een introductie van de Delta Academy en het projectbureau Zeewe-

ringen. Direct hierna gingen we naar buiten om te zien hoe er aan de dijk-versterking gewerkt wordt. Bij de uitleg over het werk werd ook duidelijk dat bij de realisatie van dergelijke projecten meer komt kijken dan alleen techniek. Daarna zetten we koers richting Zeeuws-Vlaanderen. In het strandpaviljoen PUUR in Breskens kregen we een presentatie van het Zeeuwse waterschap Scheldestromen. Zij legden uit welke projecten zij begeleiden. Ook gaven ze aan hoe hard deltamanagers nodig zijn in het werkveld. Dat maakte mij enthousiast voor deze job."

Stevige steenbekleding

In 2015 moet heel Zeeland beschermd zijn door dijken die een eventuele superstorm aankunnen. Niet dat er meteen een acuut gevaar dreigt, want zo'n storm komt gelukkig maar eens om de vierduizend jaar voor. Al ben je op dat ogenblik uiteraard liever goed voorbereid. In 1997 startte projectbureau Zeeweringen, een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat en waterschap Scheldestromen, de versterking van de Zeeuwse dijken. In totaal moest 325 kilometer dijk op de schop. Elk jaar worden 6 à 7 dijktrajecten aangepakt. Eén daarvan is dit jaar in Westkapelle. De zeewering rondom het Gat van Westkapelle bestaat uit een dijk- en duingebied. Om de dijk te kunnen versterken, dient er veel zand te worden afgegraven. Daarbij houdt het projectbureau rekening met de aanwezigheid van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Het werk moet daarom heel voorzichtig worden uitgevoerd. Tijdens de excursie konden de studenten kennismaken met al de aspecten van de job.

www.hz.nl
www.zeeweringen.nl



Het ontwerp van de Current Deflecting Wall werd uitgedokterd door experts

foto Maritieme Toegang

Oranje 'muur' aan Deurganckdok

Dit jaar verscheen een opmerkelijk oranje bouwwerk in de Schelde: de zogenaamde Current Deflecting Wall (CDW). Een technisch hoogstandje, ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse overheid, dat de kosten voor het wegbaggeren van slib een stuk moet verminderen.

Het Deurganckdok in de haven van Antwerpen is een getijdendok. Dat wil zeggen dat het rechtstreeks toegankelijk is voor de schepen, zonder sluis. Maar ook het rivierwater stroomt zo het dok in. Door de getijden brengt dit wa-ter slib mee, wat aanslibbing veroorzaakt en het dok minder diep maakt. Om te voorkomen dat schepen vastlopen, moet het slib telkens opnieuw weggebaggerd worden: een dure operatie. Om te besparen heeft de Vlaamse overheid een aantal maat-

regelen onderzocht om aanslibbing te verminderen. Het ontwerp van de metalen muur werd uitgedokterd door experts en wetenschappers. De constructie bestaat uit verticale palen waarbij aan de bovenkant horizontale tussenschotten werden bevestigd. De wand stuurt de stroming van het water bij vloed wég van het dok, waardoor er minder slib in het Deurganckdok terecht komt. Het resultaat: minder aanslibbing, en dus minder baggerwerk. De wand staat aan de ingang van het dok, buiten de vaargeul. De schepen ondervinden er geen hinder van. De muur kreeg een opvallend kleurtje zodat hij goed zichtbaar is.

www.maritiemetoegang.be

Duurzame paalwoningen in Hoedekenskerke Verwarmen met water uit de Schelde

Een primeur voor de Westerschelde: de Nederlandse gemeente Borsele doet onderzoek naar de mogelijkheid om tien paalwoningen – met dank aan de Schelde – volledig in hun eigen energie te laten voorzien. De woningen zouden met hun 'voeten' in het water van de Westerschelde aan het havenplateau in Hoedekenskerke komen. Van die locatie maken ze dankbaar gebruik: een warmtepomp haalt energie uit het Scheldewater om de woningen te verwarmen.

Water houdt warmte vast: die 'opgeslagen' energie gebruikt de warmtepomp om de temperatuur in de woning op peil te houden. Op koude dagen stuurt de pomp het warme Scheldewater door de buizen van de vloer- en muurverwarming van de paalwoningen. En tijdens de hete zomermaanden? Dan stroomt er fris Scheldewater door diezelfde buizen. Het onderzoek in Borsele past in 'Buitenland', een project dat onder andere de plaatsing van tien paalwoningen omvat. De gemeente



We onderzoeken nu of het systeem genoeg rendement oplevert...

Marcel Aanen gemeente Borsele

Borsele onderzoekt of dit project planologisch ingepast kan worden. Ze peilt ook naar de mogelijkheden van deze nieuwe duurzame energiebron.

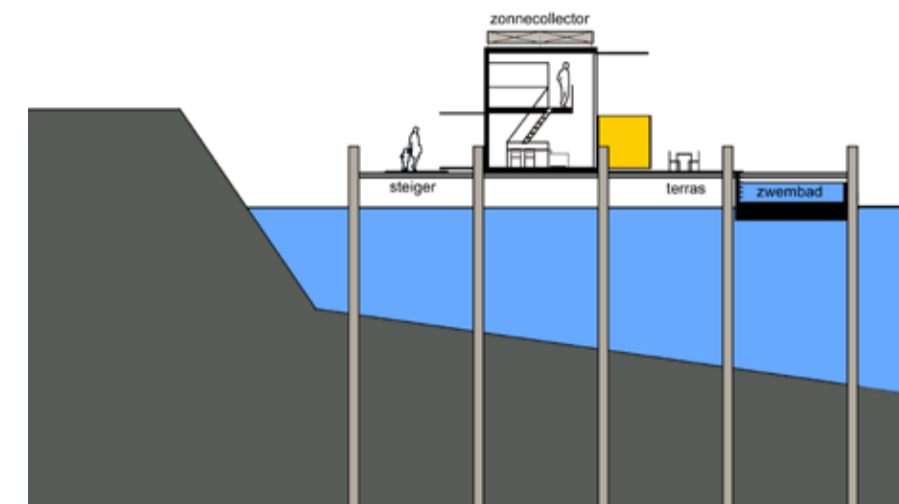
Den Haag geeft goede voorbeeld

De inspiratie om het Scheldewater zo te gebruiken, haalden de initiatiefnemers in Den Haag. Daar kreeg de wijk Duindorp pas een grondige opknapping. Ingenieurs installeerden er een vergelijkbaar systeem, dat zijn warmte uit de Noordzee haalt. De positieve reacties op die installatie brachten de gemeente Borsele op het idee om iets gelijkaardigs te doen met het Scheldewater. Marcel Aanen van de gemeente Borsele: "Om te onderzoeken of ons project haalbaar is, voeren we een quickscan uit. Die onderzoekt of het systeem genoeg rendement oplevert voor een

kleinschalig project. Want in Den Haag gaat het over 780 woningen – een stuk meer dan de tien in onze gemeente. Tegen de zomer moet de quick-scan uitsluitsel geven. Een belangrijk moment, want er zijn op verschillende plaatsen in Nederland projecten gepland die in omvang perfect zijn te vergelijken." Los nog van de kansen die dit kan bieden voor aan de kust gelegen bedrijven. "Het concept van deze paalwoningen is bijzonder. Het combineert hoogwaardige architectuur, een schitterende locatie, lage energielasten en een hoog comfortniveau. Als gemeente hopen we dan ook dat de toekomstige bewoners en bezoekers erg enthousiast reageren op dit project."

Getijdenenergie, constante energie

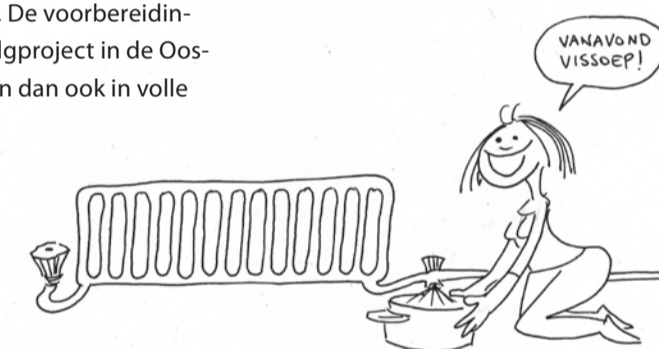
Dit initiatief is voor Borsele niet het eerste duurzame energieproject aan de Schelde. Het bedrijf Ecofys installeerde eerder al een getijdenturbine aan een steiger in de Westerschelde. De golven en de getijdenstroming houden de rotor constant in beweging. Die levert jaarlijks 30 kW elektriciteit: genoeg om veertig huishoudens van elektriciteit te voorzien. Het grote voordeel ten opzichte van windenergie



Het concept van de woningen combineert lage energielasten en een hoog comfortniveau

doorsnede Lilian Bos Architectuur

is de voorspelbaarheid: stroming heb je altijd. Uit de resultaten blijkt trouwens dat de rotor nog meer energie zou kunnen leveren op plaatsen waar er meer stroming is. De voorbereidingen voor een vervolgproject in de Oosterscheldekering zijn dan ook in volle gang.



Op deze maquette kun je zien hoe de woningen letterlijk met hun voeten in het water komen te staan

maquette Joop Kroon, foto Thecla Gjeltema

Wat betekent de verruiming nu écht voor de schepen?



Er is een toenemende vraag om met 'diepgestoken' schepen de Westerschelde op te varen

foto: Maritieme Toegang

Het haalde meermaals het nieuws: vorig jaar werd de Westerschelde voor de derde keer verruimd. Sindsdien kunnen diepere schepen – tot een diepgang van 13,10 meter – op eender welk moment de Schelde op- en afvaren. Maar wat betekent dat in de praktijk voor de scheepvaart? Twee specialisten ter zake, kapitein Eric Poirier van het loodswezen in Antwerpen en Eric Adan van Rijkswaterstaat, vertellen het ons.

Goed voor de haven

Eric Adan: "Door de verruiming is de Westerschelde toegankelijker geworden. Sinds midden 2010 merken we



Samen stellen we voorwaarden en procedures voor de op- en afvaart

Eric Adan Rijkswaterstaat Zeeland

een toenemende vraag om met 'diepgestoken' schepen (schepen die diep in het water liggen) de Westerschelde op te varen. Die grotere containerschepen zijn goed voor de economie, en in de haven van Antwerpen dus meer dan welkom."

Efficiënter werken

Eric Poirier: "Door de verruiming is er per getij meer tijd om die schepen door de sluis te laten varen. Omdat er meer tijd is, hoeven de schepen niet zo dicht achter elkaar te varen: er is iets

meer speling tussen elke vaart. Waardoor alle betrokkenen – loodsen, dokwerkers en de bemanning van sleepboten – hun werk efficiënter kunnen verdelen."

Elk schip krijgt de volle aandacht

Eric Adan: "Omdat de schepen almaar groter worden en dieper liggen, wordt onze job een stuk complexer. Daarom is er constant overleg tussen de loodsen, autoriteiten aan de wal, rederijen, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) en de havenverantwoordelijken. Samen stellen we voorwaarden en procedures voor de op- en afvaart van deze schepen. Zo vermijden we incidenten. Telkens als er een uitzonderlijk groot schip opvaart, krijgt dat de volste aandacht. Een 'routineklus' is zo'n megaschip zeker niet."

15 meter is gelukt

Eric Poirier: "Begin april voer de MSC Emanuela met zijn 15 meter diepgang succesvol de haven binnen. Maar we bekijken voortdurend welke verbeteringen nog mogelijk zijn. Als bijvoorbeeld blijkt dat je met die grotere schepen veilig kunt varen, passen we de voorwaarden aan. Zo spelen we in op de ontwikkelingen in de sector. Al bereik je wel ergens een grens: in de Berendrechtsluis bijvoorbeeld, houdt het op bij maximum 15,56 meter. Voor nog meer diepgang moet je een nieuwe sluis bouwen."

Ketenplanning: scheepvaart loopt op wietjes

Om aan te merken in de Gentse haven, moet een schip van op zee via de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen varen. Dat vergt een hele keten actoren: van haven- en vaarwegbeheerders, over loodsen en sleepdiensten tot bedrijven. En er zijn ook nog eens twee landen bij betrokken. Om scheepsreizen nog efficiënter af te handelen, hebben Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports en de nautische partners van het Kanaal Gent-Terneuzen afgesproken om de hele scheepvaartketen voortaan nog beter te plannen.

De bedrijvigheid op het Kanaal van Gent-Terneuzen leidt geregeld tot pieken bij de sluisen van Terneuzen, met wachttijden tot gevolg. Voor de hele logistieke keten is dit vervelend: een betrouwbare planning van de scheepvaart en de activiteiten die er mee samenhangen, heeft immers de grootste prioriteit. Ketenplanning biedt soelaas: het principe is dat een vaartuig pas vertrekt als het vrijwel zeker zonder onderbreking het traject kan afleggen.



Het principe van ketenplanning: een vaartuig vertrekt pas als het vrijwel zeker zonder onderbreking het traject kan afleggen

foto boven: ©VILDA, Yves Adams, foto links: Anita Eijlers, foto rechts: Gerard 's-Gravendijk

gen. Dat systeem werd de 'voor deur/achterdeuraanpak' gedoopt. Daarbij is elk vertrekkend schip (voor deur) zeker van een ligplaats (achterdeur). Door het scheepsverkeer van en naar Gent en Terneuzen beter te plannen, is van tevoren bekend wanneer welk schip door de sluis bij Terneuzen vaart. Alle daarop volgende activiteiten in de keten kunnen hier dan op worden afgestemd. De ketenplanning van een schip is zichtbaar voor de havens, de nautische dienstverleners en de bedrijven. Al die partijen wisselen informatie uit via een centraal communicatiesysteem.

 www.vts-scheldt.net



Wat voelen de plaatselijke bedrijven ervan?

Paul Collen van Agence Maritime de l'Escaut bvba (A.M.E.): "Per maand vertegenwoordig ik twee firma's met hun schepen in de Gentse haven. Ze vervoeren fruit-sappen. Daarmee is A.M.E. een 'kleine' havengebruiker, maar ook voor ons is het belangrijk om onze opdrachtgevers zo efficiënt mogelijk bij te staan. En daar helpt de ketenplanning bij. Hierdoor is het voor ons haalbaar om realistische deadlines voor specifieke leveringen te bepalen. Ook bij collega's hoor ik positieve reacties. Zeker bij agenten die bulkkladingen behandelen via 'stouwers', het personeel dat instaat voor het laden van een schip. Vroeger gebeurde het dat die soms uren op de kade stonden te wachten: zo'n vertraging is natuurlijk extra duur. Met de ketenwerking kunnen zij die onnodige kosten nu beperken tot het minimum. De verbeterde samenwerking biedt ook rust in de aanloop naar de geplande bouw van de nieuwe zeesluis in Terneuzen. Tijdens de werken is er een sluis minder beschikbaar en zouden er zonder de ketenplanning lange wachttijden ontstaan."

 www.vts-scheldt.net

Voorzien op een maatje meer Seine-Scheldeverbinding goed voor kanaal Gent-Terneuzen



kaart: Waterwegen en Zeekanaal

Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen werken hard aan een betere binnenvaartroute tussen Seine en Schelde. Via deze 'Seine-Scheldeverbinding' kunnen schepen met een laadvermogen tot 4500 ton binnen enkele jaren probleemloos van Frankrijk naar Vlaanderen varen en terug. Ook de scheepvaart op het Kanaal Gent-Terneuzen zal hierdoor toenemen.

De Benelux heeft een goed uitgebouwd waterwegennetwerk. Dat sluit naadloos aan op de prima infrastructuur van het Duitse Ruhrgebied. Ook tussen de Parijse regio en Le Havre heb je uitstekende verbindingen over water. Maar tussen de Seine en de Schelde vlot het minder goed voor grote binnenschepen tot 3000 ton. De Seine-Scheldeverbinding klinkt de twee bestaande netwerken aan elkaar. Ze zorgt ervoor dat grote schepen tegen eind 2016, begin 2017 wél kunnen passeren. Willem Van Crombrugge van Waterwegen en Zeekanaal NV: "Niet alleen zeeschepen, maar ook binnenvaartschepen worden almaar groter. We passen daarom het waterwegennetwerk aan, waardoor een schip van klasse 5a overal kan varen. Zo'n schip is 110 meter lang, 11,4 meter breed en 7 meter hoog als het geladen is met drie lagen containers. Maar we houden nu ook al rekening met klasse 5b: dat zijn de typische duwkonvooiën tot zelfs 185 meter lang. De voordelen spreken

voor zich. Als we effectief de Parijse regio kunnen bevoorraden, is dat een enorme stimulans voor de economie in België en Nederland. Een verademing voor het wegverkeer, want de binnenvaart haalt honderden vrachtwagens van de weg."

Infrastructuur, maar ook natuur

In Vlaanderen concentreert het project zich rond de Leie, met aanpassingswerken om deze rivier geschikt te maken voor grotere schepen. Willem Van Crombrugge: "Op verschillende plaatsen passen we oevers aan en bouwen we grotere sluisen. Met die werken zijn we al begonnen in het Gentse." In Frankrijk is het meest imposante deelproject het nieuwe kanaal tussen Cambrai en Compiègne.

"Ook het herstel van de natuur en het landschap krijgen volop aandacht. Door de jaren heen is de Leie 'recht getrokken' door de natuurlijke bochten van de rivier af te sluiten. De natuurwaarde van de rivier heeft daardoor een fikse knauw gekregen. Die natuurlijke elementen herwaarderen we tussen Deinze en Wervik. Zo zal de Leievalllei weer een plaats worden waar het fijn is om te wonen, te werken en te ontspannen."

Ook positief voor Nederland

Op het kanaal Gent-Terneuzen wordt in het kader van het Seine-Schelde-

Sluis krijgt facelift

Meer dan tachtig jaar: ook voor een sluis is dat een gezegende leeftijd. De Van Cauwelaertsluis is zo'n kras oudje. Toch is deze sluis nog steeds een cruciaal verkeersknooppunt voor binnenschepen tussen de Schelde, havendokken en kanalen. Hoog tijd dus voor een facelift, of sterker nog: nieuwe sluisdeuren. Die dienen niet alleen om de sluis een jongere look te geven, maar zorgen vooral voor extra capaciteit.



In Vlaanderen concentreren de werken zich rond de Leie, maar ook in Gent wordt hard gewerkt

foto: Waterwegen en Zeekanaal

project niet gewerkt. Toch zullen de gevolgen van de nieuwe verbinding er voelbaar zijn. Kees Storm, Nederlands projectleider van de Werkgroep Binnenvaart binnen de VNVC: "Recente prognoses wijzen uit dat het vrachtvervoer via de binnenvaart in de Kanaalzone Gent-Terneuzen door de Seine-Scheldeverbinding met ongeveer vijftien procent zal toenemen. Voor de sluis van Evergem bij Gent betekent dat een toename van zo'n 3,5 miljoen ton, ofwel zo'n 3500 extra binnenvaartschepen per jaar. De verbeterde toegangswegen via het water bieden dus zeker ook voor Nederlandse ondernemers extra mogelijkheden. De onderhandelingen lopen nog, maar er liggen plannen voor een nieuwe grote zeesluis in Terneuzen op tafel. Die nieuwe sluis moet de toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen voor zee- én binnenschepen verbeteren. Het waterwegennetwerk in de hele regio is dan voorzien voor een maatje meer."

De Van Cauwelaertsluis ligt halverwege tussen Antwerpen en Zandvliet, in het noorden van de Antwerpse haven. Het is niet de oudste sluis, maar jaren geleden was ze wel de grootste in de haven: 270 meter lang, 35 meter breed en 14 meter diep. Toen heette ze trouwens nog Kruisschanssluis. De sluis kreeg in de loop van 2010 nieuwe deuren, voorzien van een even nieuw mechanisme om ze te bedienen. Begin maart 2011 is de sluis opnieuw in gebruik genomen.

De gerenoveerde sluisen zullen het toenemende aantal binnenvaartschepen in en rond Antwerpen sneller en efficiënter kunnen verwerken. Niet dat de sluis plots groter werd, maar de splinternieuwe deuren bewegen sneller, waardoor de doorlooptijd verkort. Dat moet ook wel want Vlaanderen mikt op méér binnenscheepvaart om de verkeersknoop rond Antwerpen te ontwarren.

 www.maritimetoeegang.be/renovatie-van-cauwelaertsluis

 www.wenz.be/Projecten/seineschelde/

Ook nieuwe sluis voor pleziervaart

De Kattendijksluis werd tien jaar geleden gedempt om er een vaste brug over te leggen. De Vlaamse overheid wil de sluis nu opnieuw in dienst nemen. Zo verbetert de toegankelijkheid van de achterliggende dokken voor de pleziervaart: een troef om het Eilandje extra uitstraling te geven. De vernieuwde sluis past dan in de vernieuwing van de Antwerpse Scheldekaaien. Over de gerenoveerde deuren komt een nieuwe brug. Hoog genoeg om pleziervaartuigen mét mast de komende decennia een vrije doorgang te geven.

 www.antwerpen.be/projecten/kattendijksluis.aspx

Natuurgebieden in het Schelde-estuarium

De Schelde is een waar natuurmonument. Haar getijdengebieden vormen samen duizenden hectaren unieke natuur van internationaal belang, die vaak Europees beschermd zijn.

We nemen je mee naar enkele van deze Scheldeparels: elk met zijn eigen natuurtypen en bewoners en met hun eigen bijzondere geschiedenis...

11 Rammekenshoek (NL)

Fort Rammekens is het oudste nog bestaande zeefort in West-Europa. Rondom het fort ligt Rammekenshoek, een krekengebied dat is ontstaan na de bombardementen in 1944. Buitendijks ligt één van de weinige overgebleven stukjes schorrengebied, waar je de roep van typische wadvogels zoals scholekster, tureluur of groenpootruiter hoort.



foto Anita Eijlers

10 Verdrongen Zwarte Polder (NL)

De Zwarte Polder overstromde in 1802 als gevolg van een dijkdoorbraak. In de afgelopen twee eeuwen heeft zich hier een zogenaamd sluf-tergebied ontwikkeld. Dat is wanneer zout water vanuit zee bij vloed door een geul in de duinen het land binnen kan dringen. De akkers worden doorklieft met geulen waar zeewater in- en uitstroomt waardoor zich schor heeft gevormd. De resterende stukken dijk zijn verdwenen onder het zand zodat er nu duinen liggen. Op de plaats waar in het verleden de dijk-



foto Anita Eijlers

doorbraak plaatsvond, is er nog een opening in de duinenrij, waardoor de zee het gebied blijft binnendringen.

9 Paulinaschor (NL)

De schorren voor de Paulinapolder vormen een restant van een omvangrijk schorrencomplex in het mondingsgebied van de voormalige zee-arm de Braakman. Tot na de Tweede Wereldoorlog was dit schor in gebruik als weidegrond voor schapen. Als overblijfsel uit de tijd van de buitendijkse schapenhouderij vindt men in het schor schapendammetjes. Dit zijn lage dijkjes die de schapen met droge poten over de getijdenkreeken brengen en een uitwijkplaats zijn bij hoogwater.



foto Anita Eijlers

1 Vliedbergen (NL)

Vroeger was het voor mens en dier een hachelijke zaak om in Zeeland te leven. Stormvloedvloedvormden een permanente bedreiging. In de 11^e eeuw begon men kunstmatige heuvels van 1 à 2 meter te maken om op te wonen. Die boden in ieder geval enige bescherming tegen hoog water. Later werd een deel van de woonterpjes nog verhoogd met een militaire functie. Er werden houten, en later stenen verdedigingstorens op gebouwd. In de 14^e eeuw verloren ze hun militaire betekenis. Toch zijn enkele tientallen van deze oorspron-



Vliedberg nabij Gapinge foto Het Zeeuwse Landschap

kelijke kasteelbergen bewaard gebleven. Ze worden aangeduid met de benaming 'vliedbergen'.

2 Zwaakse Weel (NL)

Ooit was het een drukte van jewelste op deze oude getijdengeul. Schippers gebruikten het als verbindingsroute tussen de Honte (Schelde) en het Veerse Diep. Maar de doorgang verzandde tot een langgerekte kreek met riet- en graslanden. De weiden en rietkragen zijn een aantrekkelijk gebied voor vogels. Kleine karekiet, rietzanger, steenuil en bruine kiekendief voelen zich prima thuis in het gebied. In het brakke vochtige grasland groeien zeebies en zeeegroene zegge.



foto Ben Seelt

3 Paardenschor en Schor Ouden Doel (BE)

Brakwaterschorren zijn zeer uitzonderlijk en komen in Europa alleen nog voor in de monding van de Elbe en de Westerschelde. Samen met het Verdrongen Land van Saeftinghe vormt het Schor Ouden Doel zelfs het grootste brakwaterschor van West-Europa (> 3000ha). Het gebied vormt een modderig vogelparadijs en herbergt een zeldzame en typische zoutminnende flora, zoals zeekraal en zeeaster. Het aansluitende Paardenschor werd in 2004 hersteld als compensatie voor het verlies van een strook



foto Ralf Gyselings

brak schor bij de aanleg van het Deurganckdok.

4 Groot Rietveld (BE)

Het Groot Rietveld is een rietland van 80 hectare: het is een blijvende compensatie voor natuurwaarden die bij havenwerken verloren gingen. In het Beverse riet schuilen bedreigde moerasvogels zoals blauwborst, bruine kiekendief, roerdomp en baardmannetje. Terwijl iets verder konikpaarden de droge opgespoten delen begrazen en zo het groene mostapijt in stand houden.



foto ©VILDA, Yves Adams

5 Noordelijk Eiland (BE)

Bij de sluis van Wintam vind je een waardevol natuurgebied van 50 hectare, met een centrale waterplas en struwelen. Het is een 'nieuw' gebied dat ontstond door opgespoten baggerspecie uit het Zeekanaal Brussel-Schelde. Nu krijgen planten en dieren er vrij spel om zich te ontwikkelen.



foto Luc De Wachter

6 Lippenbroek (BE)

Wandel in Hamme eens rond het gecontroleerd gereduceerd getijdengebied (GGG) van 10 hectare. Dit getijdennatuurgebied is uniek in Europa. Een sluis in de rivierdijk bootst de werking van eb en vloed na in de polder. Bij vloed en springtij staat er veel water in de polder, maar bij doodtij stroomt nauwelijks iets binnen. Daardoor komt de beplanting afwisselend onder water, net zoals op de rivieroever. Met een GGG ontstaat de kans om slikken en schorren te creëren zonder de beschermende dijken



foto ©ECORE, Universiteit Antwerpen

af te breken. Zo kan men de veiligheid én de natuur ondersteunen.

8 Damvallei (BE)

De Damvallei is ontstaan uit een oude meander van de Schelde. Knotwilgenrijen, kleine wilgenbroekbosjes en graslanden bepalen het landschap. Natte en droge bodems wisselen elkaar af en op diverse plaatsen komt kwelwater aan de oppervlakte. Het Damvalleimeer is een kunstmatige waterpartij die ontstond door zandwinning voor de aanleg van de autosnelweg E17. Op het meer drijven broedeilandjes waar visdiefjes op komen broeden, wat uitzonderlijk is in Vlaanderen. Een fantastisch schouwspel vindt plaats in juni en juli, wan-



foto ©VILDA, Misjel Decler

neer de visdiefkuikens worden gevoederd met kleine visjes, die de ouders op de nabije turfputten al duikend vangen.

7 Vlassenbroek (BE)

Vanop de Scheldedijken heb je een mooi uitzicht op beide delen van het natuurgebied. Buitendijks liggen prachtige zoetwaterschorren. Dit zijn unieke en zeldzame biotopen in Europa, die bovendien essentieel zijn om het Scheldewater gezond te houden. Een groot deel van het gebied werd aangeduid als overstromingsgebied voor de Schelde. Het zal in de toekomst een brede waaier aan typische rivierlandschappen bieden aan bezoekers. Vooral zachte recreatievormen, zoals wandelen, fietsen, hen-



foto Grenzeloze Schelde

gelen en natuurobservatie, krijgen er alle ruimte. Ontdek er ook het natuurleerpad!



Vissen blijven het moeilijk hebben

Zestien vissoorten in Antwerpse haven

Kanalen en havens zijn van levensbelang voor de economie. Maar zijn ze ook levensvatbaar? De Vlaamse overheid zocht het uit via een visstandonderzoek. Met steekproeven werd bepaald welke en hoeveel vissen er zwemmen in de wateren van de Antwerpse haven en twee kanalen die de haven verbinden met het achterland.

Is er een grote diversiteit aan vissoorten en kunnen deze soorten zich goed ontwikkelen? Dan zit het ecologisch gezien wel snor met die waterloop. Tegelijk is die informatie interessant voor waterbeheerders, visstandbeheerders en hengelaars. Om de achteruitgang van het visbestand tegen te gaan, kan de overheid maatregelen treffen. De aanleg van vispaaiplaatsen en natuurvriendelijke



Nederlandse beroepsvissers stonden in voor de bemonstering

foto Alain Dillen

“...maar 50 tot 80 kilogram vis per hectare - een paar emmers vol...”

Rudi Yseboodt Agenschap voor Natuur en Bos

oevers bijvoorbeeld kan het visbestand er weer bovenop helpen, of ten minste versterken.

Minder dan verwacht

In de haven van Antwerpen telden de onderzoekers zestien soorten, zowel zoet- als zoutwatervissen: blankvoorn, brasem, paling, bot, snoekbaars, haring... Maar toch zit er maar 50 tot 80 kilogram vis per hectare – een paar emmers vol. Terwijl experts min-

stens 200 tot 300 kilogram per hectare verwachtten. Rudi Yseboodt van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB): “De drukke scheepvaart en de harde betonnen oevers verklaren die lage visstand. In het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, dat de Antwerpse haven en de provincie Limburg met elkaar verbindt, zwemmen zeventien soorten. Deze waterweg is minder druk bevaren: dé reden voor het betere resultaat van gemiddeld 205 kilogram vis per hectare.”

Een onderzoeksprimeur

Het ANB vertrouwde de bemonstering toe aan Nederlandse beroepsvissers. Zij kennen dit soort onderzoeken al langer. Met eenvoudige en gespecialiseerde technieken hebben ze op verschillende locaties een aantal hectare

afgevestigd. Gespecialiseerde onderzoeksbureaus analyseerden daarop de gegevens. Een visstandonderzoek in de Vlaamse havens en kanalen is op deze schaal nooit eerder uitgevoerd. Voor het eerst is nu aangetoond hoeveel en welke vissen er rond zwemmen. In de haven van Gent is een gelijkaardig visstandonderzoek uitgevoerd. Nadat de resultaten zijn verwerkt, worden ze op de website van het ANB bekendgemaakt.

 www.natuurenbos.be



Deze jonge visser liet zich alvast niet ontmoedigen door het onderzoek

foto Gerard 's-Gravendijk

Zilte grassen krijgen nieuw onderkomen

In heel de Antwerpse haven is er nog maar één zilt poldergrasland over. Daar groeien grassen op een zouthoudende ondergrond. Dat type grasland is zo bijzonder dat het internationale bescherming krijgt. Door de geplande havenuitbreidingen zal het gebied in de toekomst echter verdwijnen. Dit verlies moet uiteraard gecompenseerd worden. De Vlaamse overheid zal daarom een gelijkwaardig grasland op een andere locatie aanleggen.

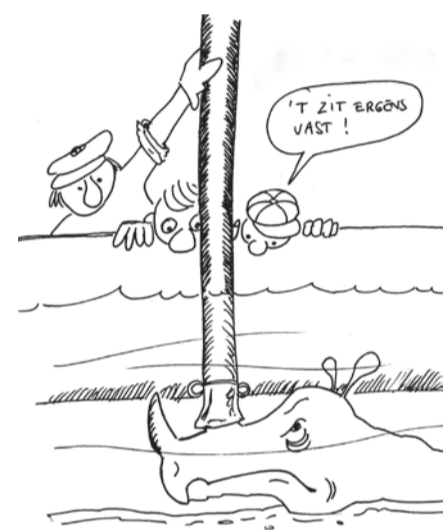
In een voorbereidend onderzoek zal worden bestudeerd wat de beste manier is om de zilte grassen op die nieuwe plek de meeste kansen te geven: inzaaien of hooi en graszoden overbrengen. ‘Zoute’ locaties waar zilte grassen het naar hun zin zouden hebben, zijn er in elk geval. Nu nog zien hoe de verhuis georganiseerd moet worden ...



Bijzondere fossielen gevonden in Westerschelde

De Schelde: vaarroute voor walvissen en containerschepen

Mammoetbotten, wervels van walvisachtigen en de achterkant van een neushoornschedel: niet meteen zaken die je met de Schelde zou associëren! Toch leefden deze dieren in onze streken tijdens een warmere periode duizenden jaren geleden. Af en toe duiken er resten op, bijvoorbeeld tijdens de baggerwerken op de Westerschelde. Die bieden een schat aan informatie over hoe het Scheldegebied er vroeger moet hebben uitgezien.



Een bijzondere recente vondst is de achterkant van een neushoornschedel. Meteen de belangrijkste vondst tot nu toe, want het gaat vermoedelijk om een steppeneushoorn waarvan de resten veel minder vaak gevonden worden dan die van bijvoorbeeld de wolharige neushoorn. In onze streken leefde de steppeneushoorn een miljoen jaar geleden en van die periode weten we voorlopig nog heel weinig. Het is de Vlaamse overheid die de bijzondere vondst aantroef. Freddy Aerts, afdelingshoofd Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid: “Om fossiele botten tijdens baggerwerken terug te vinden, heb je geluk nodig. Ze blijven steken in de zuigkoppen van de baggerschepen. Maar je weet nooit op voorhand wanneer dat precies zal gebeuren. Ik ben best trots dat we een bijdrage kunnen leveren om het verre verleden van de Schelde te ontsluiten.”

“Zo’n vondst tijdens baggerwerken zie je niet aankomen, het is altijd een verrassing. Bij grootschalige graafwer-



De neushoornschedel gevonden tijdens het baggeren, werd overhandigd aan het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap

foto's Maritieme Toegang



ken aan land gaan we anders te werk. We doen dan meestal een archeologisch onderzoek vóór de eerste spade-steek, waardoor we veel gerichter aan de slag kunnen. Tijdens de aanleg van het Deurganckdok bijvoorbeeld, legden we twee kogges bloot – schepen die veel gebruikt werden tussen 1200 en 1450.”

“Een vondst tijdens het baggeren is altijd een verrassing...”

Freddy Aerts Maritieme Toegang

Mark Bosselaers, conservator van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen van Middelburg: “Er zijn al vaker fossiele vondsten gedaan in de Westerschelde. De resten komen aan de oppervlakte via de diepe putten in de bedding van de rivier. De botten die recent zijn gevonden, zijn opgebaggerd in de pas van Terneuzen. Zulke vondsten zijn wetenschappelijk gezien belangrijk, want ze vertellen ons veel over het verleden van het Schelde-estuarium. Uit de periode dat de steppeneushoorn hier leefde, is er nog bijna niets gevonden. Juist dat maakt deze vondst zo speciaal.”

 www.zeeuwsgenootschap.nl

Een KLE in je tuin?

Langs de Schelde en de Durme vind je slikken, schorren, graslanden, turfputten, knotwilgen en houtkanten. Typisch voor deze streek zijn de kleine landschapselementen (KLE): knotbomen, poelen, sloten, hagen en heggen, en hoogstamboomgaarden. Voor wie geïnteresseerd is om zelf kleine landschapselementen aan te leggen, opende het Regionaal Landschap Schelde-Durme onlangs een nieuw Landschapsloket. De plaats bij uitstek om te leren hoe de natuur een handje geholpen kan worden.

Kleine landschapselementen zijn van onschatbare waarde. Zonder zou het landschap er eentonig en veel minder mooi uitzien. Het zijn ook echte natuureilandjes: dieren vinden er beschutting en voedsel en gebruiken ze als trekroute. Ze werden vroeger doelbewust aangelegd, want ze hadden een economische functie. Men

groef poelen om het vee te laten drinken, men plantte meidoornhagen om het vee in de wei te houden en met knotbomen of houtwallen werden percelen afgebakend. Jammergenoeg verdwijnen deze natuureilandjes uit ons landschap. Daar wil het Regionaal Landschap iets aan doen, door particulieren advies en hulp te bieden.

Geïnteresseerd om zelf één of meerdere kleine landschapselementen aan te leggen? Neem dan contact op met het Landschapsloket via info@rld.be, tel. +32 (0)52 33 89 10, www.rld.be.

Woon je in Nederland? Neem dan contact op met Stichting Landschapsbeheer via www.landschapsbeheer.nl

 www.rld.be
www.landschapsbeheer.nl



Kleine landschapselementen maken het landschap waardevoller en minder eentonig

foto's ©VILDA, Yves Adams, foto meidoorn Vlaamse Landmaatschappij

Havenpaviljoen MAS

De Antwerpse haven door een andere bril

Hoe het er precies aan toegaat in een haven? Beleef het zelf via een unieke videopresentatie die je helemaal omringt. Of laat je op sleeptouw nemen door een virtuele havenfamilie aan de voet van het gloednieuwe Museum aan de Stroom (MAS) in de haven van Antwerpen – een van de grootste musea ter wereld.

Blikvanger in de tentoonstelling is de unieke, interactieve 360°-ervaring. Letterlijk 'uniek', want het is de eerste in België. Panoramabeelden van het havengebied komen langs alle kanten tegelijk. Ze verrassen, intrigeren én inspireren. Dé manier om jezelf tussen de mensen en de activiteiten in en rond de Antwerpse dokken te katapulteren.

Zie en hoor de haven die om je hoofd cirkelt. Daag jezelf uit voor een havenquiz: een virtuele Antwerpse havenfamilie gidt je door de vragen. Opa is een echte zeebonk, vader en moeder werken als kraanmachinist en expediteur. Samen hebben ze een zoon van twaalf en een dochter van acht. Merk hoe zij – ieder met een eigen blik – trots naar hun haven kijken. Een reusachtige luchtfoto met een doorsnede van 6 meter geeft je een minutieus overzicht. Bekijk elk plekje, haarscherp tot in de kleinste details. Neem er de gratis havenkaart bij en je weet meteen de naam van alle dokken en elke sluis.

 www.havenvanantwerpen.be



Blikvanger in het havenpaviljoen is de interactieve 360°-ervaring

foto: Toon Grobet

Begeleide boottochten

De Schelde van op het water

Hoe geniet je het best van imposante rivierlandschappen, verrassende krekens, slikken- en schorregebieden, pittoreske dorpen en zeldzame getijdenatuur? Neem de boot en ontdek het prachtige Scheldeland van op het water. Laat je meevoeren op het ritme van eb en vloed en zie de watervogels over de golven scheren. Heerlijk!

Zeeschelde

Van mei tot en met september ga je aan boord van een boot mét gids in Temse, Sint-Amands, Dendermonde, Hemiksem, Schelle, Boom of Mechelen. Kies de plek die jou het beste uitkomt en vertrek voor een verrassende boottocht op de constant veranderende Schelde.

Ook voor stadsliefhebbers staat er lekers op het menu: een begeleide boottocht van Temse naar Antwerpen en Lillo. Kies voor een traject door de Antwerpse containerhaven of vaar van Temse en Hemiksem naar Dendermonde – telkens inclusief geleid stadsbezoek.

 www.rivertours.be
+32 (0)3 711 38 22



foto boven: Rivertours foto onder: De Festijn

Westerschelde

De activiteit 'Sleepnetvissen op de Westerschelde' is een must voor gezinnen met kleine kinderen. Je ontdekt al varend wat er allemaal leeft in de Westerschelde: vissen, krabben, garnalen, ... Op het einde wordt de vangst opnieuw levend in het water gelaten.

 www.defestijn.nl
+31 (0)6 53 22 54 01



Het gloednieuwe MAS, een van de grootste musea ter wereld

foto: Ann Govaerts

Scheldeliteratuur

Laveren om de Schelde

Kroniek van het toezicht op de Scheldevaart vanaf 1839

Kapitein/loods Marc Claus en luitenant ter Lange Omvaart Jacques Leblanc, 2011

Lees over de geschiedenis van de Belgisch-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Ontdek hoe ze toezicht houdt op verschillende diensten in het Westerscheldegebied. En over de manier waarop 'loodsen' evolueerden, de Scheldeverdiepingen verliepen, de vaarwegmarkering veranderde of de Schelderadarketen in gebruik kwam. ISBN 978 90 2098 168 1



Tussen Wal en schip

Robert Declerck en Margit Sarbogardi, 2011

Twee ervaren reisgidsen nemen je in dit boek op sleeptouw langs het mooiste 'watererfgoed' in Vlaanderen. Binnenschepen en woonboten, sluisen, vuortorens, watermolens en scheepswerven, badhuizen, waterburchten, visserijen, ... Water speelt trouwens nog altijd een belangrijke rol in ons leven. Tips leiden je rechtstreeks naar de leukste adresjes, afgewisseld met sagen en legenden over water. ISBN 978 90 5826 773 3

Waarom grote infrastructuurprojecten niet flitsen

"Gedragen keuzes maken, dat vraagt tijd en energie"

Dat tempo niet hét kenmerk is van grote infrastructuurprojecten, is een open deur. Jarenlang wordt er 'gepraat' en lijkt er niets te gebeuren. Grondig studiewerk en uitvoerig overleg zijn nochtans broodnodig om zulke megaprojecten te doen slagen. Dat zegt Mark Meersman, Vlaams VNSC-projectleider voor het Kanaal Gent-Terneuzen.

"Hoeveel tijd heb je nodig om een huis te bouwen, van een leeg blad papier tot een afgewerkte woning? Een jaar of twee, misschien drie? Verruimingswerken voor de Schelde nemen gemakkelijk tien jaar in beslag. Daarbij gaat het ook over 'astronomische' sommen geld: één zeesluis kost bijvoorbeeld 2000 keer meer dan een gemiddelde nieuwbouw. Vanuit deze vergelijking duurt een groot infrastructuurproject dan nog niet eens zó gek lang."

Niet over één nacht ijs

"Bij grote infrastructuurprojecten komen heel veel procedures kijken.

Die moeten allemaal op elkaar worden afgestemd. Tegelijk hebben die werken gevolgen voor verschillende sectoren: economie, mobiliteit, leefbaarheid, archeologie, milieu, noem maar op: allemaal sectoren met een groot maatschappelijk belang. Precies daarom is het belangrijk om niet over één nacht ijs te gaan. Eerst alles goed in kaart brengen, om er later rekening mee te kunnen houden. Zulke uitgebreide onderzoeksprogramma's vragen tijd. Want door de omvang en de complexiteit van de werken is samenwerking tussen verschillende disciplines een hele opgave."

"Vertegenwoordigers van diverse belangen verdedigen hun zaak vurig – terecht trouwens. In de beginfase van een project lijkt het soms alsof iedereen zijn eigen oplossing heeft. Daaruit de 'beste maatschappelijke keuze' maken, is dan ook een kwestie van prioriteiten stellen in het algemeen



Door eerst alles goed in kaart te brengen, kan later veel tijd bespaard worden

foto: ©VETTA

belang. En meestal ook nog in een ver en onzeker toekomstperspectief."

Veranderende wetten

"Bovendien moeten beleidsmakers inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen die een situatie soms razendsnel in een ander daglicht stellen. Onrusthaarden en natuurrampen – ook al gebeuren ze ver van hier – hebben verstrekkende gevolgen voor de wereldhandel die via de scheepvaart in de Scheldehavens terecht komt. Zo tekent een economische crisis zich scherp af in de trafiekcijfers van en naar onze havens en zet zich door tot in de werkgelegenheidsstatistieken. Bovendien veranderen de wetten – natuurrichtlijnen, verkeersregels, ... – soms nog in de loop van het project.

Dan moeten de plannen weer worden aangepast."

Rijden en omzien

"We doen hard ons best om de doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten te verkorten. Maar de voorbereidingstijd dusdanig beknotten dat onderzoek, onderbouwing en afstemming eronder lijden, schept grote risico's. En die moeten we juist vermijden. Door te luisteren naar opmerkingen van vele betrokkenen, kom je tot een onderbouwde beslissing mét draagvlak. Alleen via overleg leer je de belangen van anderen kennen. En dat inzicht is net essentieel om tot een gedragen keuze te komen. Een keuze die positief is voor een zo groot mogelijke gemeenschap, over de grenzen heen."

Schelde in beeld

Op 4 april 2011 traden actrice Antje De Boeck en theatermaker Yves Coumans symbolisch in het huwelijk met de Schelde: een bijzondere gebeurtenis die de eerste Internationale Scheldeweek aankondigde. Dit initiatief om de Schelde dichterbij de mensen te brengen, werd georganiseerd door tal van organisaties uit Frankrijk, Nederland en België en vond plaats van 15 tot 22 mei 2011. De deelnemers konden genieten

van een brede waaier aan activiteiten van de bron tot aan de monding van de Schelde. (foto: Koen de Langhe) De volgende editie van de Internationale Scheldeweek zal plaatsvinden in 2013.

Hou jij ook van de Schelde?

Verklaar dan je liefde via www.scheldeweek.org of word fan op www.facebook.com/deschelde.



Samen zoeken naar een oplossing voor pont Sluiskil

In het Nederlandse Sluiskil exploiteert Rijkswaterstaat al jaren een veerpont over het Kanaal Gent-Terneuzen. Er gaan stemmen op om die overzetboot uit de vaart nemen. De laatste jaren maken namelijk aanzienlijk minder mensen er gebruik van dan vroeger.

Rijkswaterstaat, de gemeente Terneuzen, dorpsraad Sluiskil en een pas opgericht actiecomité bekijken nu samen of de pont ook op een andere manier kan worden geëxploiteerd. Michel Calon van het actiecomité:

"De pont is belangrijk voor de leefbaarheid van Sluiskil. En het alternatief, fietsen over de brug bij Sluiskil, is niet aantrekkelijk. Aangezien we absoluut willen dat de pont blijft, zijn we op zoek naar vrijwillige schippers. We gaan na of het mogelijk is om een stichting op te richten die de veerdienst overneemt. Intussen hebben we al drie of vier geïnteresseerden, maar we kunnen zeker nog meer mensen gebruiken. Hoe hechter het team, hoe steviger het alternatief dat we aanbieden."

Havens houden opendeurdag

Drie jaar geleden organiseerde de Vlaamse overheid in samenwerking met de havenbedrijven van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen een eerste grote opendeurdag. Door het succes van de eerste editie wordt dit initiatief met veel enthousiasme herhaald in 2011.

Bedoeling is iedereen te laten kennis maken met al het boeiends dat in de havens gebeurt. Bezoekers kunnen rekenen op een verrassend en specifiek traject per haven.

De Vlaamse havens zijn van cruciaal belang voor de tewerkstelling: maar liefst één op de negen jobs in Vlaanderen heeft rechtstreeks of onrechtstreeks iets te maken met de havens. Bovendien heeft Vlaanderen de ambitie om tegen 2020 tot de Europese top te behoren voor duurzame logistiek en mobiliteit. Wordt vervolgd...



www.vlaamsehavendag.be



foto Maritieme Toegang

Scheldegevoel

Vlei je in een gemakkelijke stoel en sluit je ogen... Droom even mee: je bent aan de Schelde. Met blote voeten in het water, de zon op je gezicht en de wind in je haren. Je hoort zo goed als niets, hooguit de roep van een zeemeeuw. Geniet van dit moment voor jezelf. De drukte van alledag glijdt weg over het water, ver weg van hier. Voel je het? Dát is het 'Scheldegevoel'.



foto Lex Kattewinkel

Over dat gevoel vertellen we je graag meer. VNSC Communicatie informeert over het leven in het Schelde-estuarium. Een unieke plek in Europa en een onuitputtelijke bron van natuur, cultuur, veiligheid, economie, scheepvaart, havens, recreatie en toerisme. Het Scheldegevoel is niet in één woord te verklaren.

Oude bekende, nieuwe naam

VNSC Communicatie is de nieuwe naam voor het voormalige Schelde InformatieCentrum en is een werkgroep binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. De VNSC verzekert het deskundige en verantwoorde beheer van het Schelde-estuarium. Daarbij zijn natuurbeheer, veiligheid en toegankelijkheid van de Scheldehavens kernthema's. Communiceren over die onderwerpen en het Scheldegevoel uitdragen is daarom een uitdaging, maar meer nog ... een dankbare taak.

Grenzeloze voldoening

Net zoals alle andere werkgroepen bestaat VNSC Communicatie uit Vlaamse én Nederlandse medewerkers. Die grensoverschrijdende samenwerking binnen VNSC is heel bijzonder: leren van de kruisbestuiving, goede ideeën doorgeven, begrip hebben voor elkaars cultuur en eigenheid, en dit alles met het Scheldegevoel als drijvende motor.



www.vnsc.eu

VNSC Communicatie:
dé vraagbaak voor alles op, rond en in de Schelde

Duik de Schelde in met ZeelNicht!

De stichting ZeelNicht brengt de onderwaternatuur van de Noordzee en de Scheldemonding dichterbij. De website ZeelNicht begeleidt je aan de hand van actieve kaarten, beeldmateriaal, een digitale encyclopedie (VLEET) en tal van weetjes doorheen het landschap van de zee en de Scheldemonding.



www.ZeelNicht.nl

nuzzel

Weet jij wat er op deze drie foto's te zien is?

Stuur je antwoord dan vóór 1 september 2011 door naar communicatie@vnsc.eu en maak kans op een combiticket voor het MAS.



1 Deze eetbare plant groeit op zilte gronden langs de Westerschelde.

- A Zeekraal B Lamsoor



2 Welke sluizen in de Haven van Antwerpen zijn op deze luchtfoto te zien?

- A de Boudewijnsluis en van Cauwelaertsluis aan het Churchilldok
B De Zandvlietsluis en Berendrechtsluis aan Kanaaldok B2



3 Deze vis heeft het erg moeilijk om te overleven in een rivier met veel scheepvaart zoals de Schelde.

- A Brasem B Snoek

colofon

De Scheldekrant is een uitgave van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) voor iedereen die geïnteresseerd is in het Schelde-estuarium: de Zeeschelde in Vlaanderen en de Westerschelde in Zeeland, Nederland. In de VNSC werken Vlaanderen en Nederland samen aan een duurzaam Schelde-estuarium: een Schelde die nu en in de toekomst veilig, toegankelijk en natuurlijk is.

VNSC Communicatie informeert en communiceert over alles op, rond en in het Schelde-estuarium via deze Scheldekrant maar ook via de digitale Schelde Nieuwsbrief en www.vnsc.eu. Inschrijven op de digitale nieuwsbrief kan via de website.

VNSC Communicatie - Nederland
Postbus 299 4600 AG Bergen op Zoom
+31 (0)164 212 820

VNSC Communicatie - Vlaanderen
Wandelaarkaai 7
p/a Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ)
8400 Oostende

Contactpersoon
Bregje Beyst bregjebeyst@vnsc.eu
+32 (0)59 34 21 44

Redactie
VNSC Communicatie: B. Beyst (hoofdredacteur), S. Behiels, J. Duinkerke. Rijkswaterstaat Zeeland: E. de Feijter Mobiliteit en Openbare Werken, Maritieme Toegang A. Govaerts, I. Van den Poel

Teksten
VNSC Communicatie en Pantarein Publishing

Illustraties en foto's
Cartoons: Danny Maes
Foto's puzzel: Hildegard van den Camp; Joop van Houdt, luchtfoto iov SIC; Rollin Verlinde

Vormgeving en productie
strictly personal, vormgeving
Roularta Printing nv, druk

Oplage
90 000 exemplaren

Met dank aan
K. Beirinckx, A. Eijlers, T. Gregoir, F. Roose, C. van de Kreeke

Extra exemplaren van de Scheldekrant zijn gratis verkrijgbaar via VNSC Communicatie: communicatie@vnsc.eu

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