

Scheldekrant

2012

nr 10 / gratis

Historisch akkoord over nieuwe, grote zeesluis in Terneuzen

Gedaan met oplopende wachttijden

Terneuzen krijgt er een nieuwe zeesluis bij, dat zijn Nederland en Vlaanderen overeengekomen. De nieuwe sluis moet de toegang tot de havens van Gent en Terneuzen verbeteren. Binnenvaartschepen zullen ook gemakkelijker door Nederland, België en Frankrijk kunnen varen. Een historische beslissing wordt nu al gezegd.

Al tientallen jaren maken schepen druk gebruik van het sluiscomplex bij Terneuzen. Drie sluisen verbinden er de Westerschelde met het kanaal Gent-Terneuzen. Grotere zeeschepen kunnen alleen door de Westsluis varen, maar ook binnenvaartschepen gebruiken deze sluis meer en meer omdat de capaciteit van de andere twee sluisen tekortschiet. Elk jaar komen er nog schepen bij en dat zorgt voor oplopende wachttijden op het water. Zeeschepen worden bovendien almaar groter: nóg een reden waarom een grotere, nieuwe sluis nodig is.

Eén miljard euro

Op maandag 19 maart sloten Nederland en Vlaanderen een akkoord over een tweede zeesluis, inclusief de financiering ervan. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen zetten er hun



foto Rijkswaterstaat

handtekening onder. Naar verwachting zal het totale project 1 miljard euro kosten. Dit is inclusief de kosten voor het onderhoud voor dertig jaar. Deze zijn geraamd op 75 miljoen euro. Nederland betaalt 141,9 miljoen euro, Vlaanderen betaalt de overige kosten. Van de Nederlandse bijdrage neemt de Zeeuwse regio 10 miljoen euro voor haar rekening. Er is gekozen voor een zeesluis binnen het bestaande sluiscomplex, omdat deze de kleinste ruimtelijke impact heeft. Dit komt overeen met de aanbeveling van het regionale Stakeholders

Adviesforum (SAF), dat de afgelopen jaren het voorbereidende studietraject intensief gevolgd heeft.

Werken van start in 2015

Nu al geeft de sluis impulsen aan de regionale economie. De zekerheid over de bouw van de nieuwe zeesluis geeft bedrijven alvast de kans om hun investeringsbeleid erop af te stemmen. De grote sluis maakt de havens van Gent en Terneuzen bereikbaar voor zeeschepen die ook door het nieuwe Panamakanaal kunnen varen. Binnenvaartschepen zullen via de Seine-

Scheldeverbinding vlotter van Rotterdam of Antwerpen naar Parijs kunnen varen en terug.

Nu Vlaanderen en Nederland het akkoord ondertekend hebben, willen beide het plan op korte termijn beginnen uitwerken. Het studiewerk zal twee tot drie jaar in beslag nemen, in 2015 is de realisatiefase met de aanbesteding aan de orde. In 2021 moet het eerste schip geschut kunnen worden.



www.vnsc.eu

...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.



Interview met loods Jean-Pierre Michaux

pagina 3



Perkpolder in Hulst krijgt opknopbeurt

pagina 4



Bakens voor het Scheldegebied

pagina's 6-7

Risico's gevaarlijke stoffen op de Westerschelde in kaart

Minder kans op scheepsongevallen

Goed nieuws voor wie langs de Westerschelde woont. De risicocontouren liggen weer verder van wal. In mensentaal betekent dit dat tot 2030 het risico op een scheepsongeval bij het transport van gevaarlijke stoffen nergens de ontoelaatbare norm zal overschrijden. De veiligheidsmaatregelen zijn een succes, aangezien het risico zelfs afneemt.

Via de Westerschelde worden heel wat gevaarlijke stoffen getransporteerd. Een ongeval met zo'n schip kan al snel een milieuramp veroorzaken. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, verantwoordelijk voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer op de vaarwegen in het Scheldegebied, brengt de 'externe' veiligheid van de scheepvaart in kaart. Dat is de veiligheid voor omwonenden als gevolg van de scheepvaart op de Schelde. De zogenaamde risicocontouren zijn daarbij een handig hulpmiddel.

Eén op een miljoen

Een risicocontour verbindt punten met eenzelfde risico met elkaar. Dit risico is de kans per jaar dat een persoon overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. In Nederland en Vlaanderen geldt een risico van



Via de Westerschelde worden heel wat gevaarlijke stoffen van de zee naar de havens getransporteerd

foto Rijkswaterstaat



De studie geeft een actueel beeld van de veiligheidssituatie

Aat de Jong Rijkswaterstaat

één op een miljoen als wettelijke norm. Dit wil zeggen dat het risico niet groter mag zijn dan een kans van één op een miljoen per jaar dat een persoon sterft

door een ongeval met gevaarlijke stoffen op de Schelde.

Al in 2003 bracht de Permanente Commissie de externe veiligheid van de Westerschelde in kaart: van Vlissingen in Nederland tot de Zandvliet-Berendrechtssluis in het noorden van de haven van Antwerpen. Om te weten hoe de veiligheid evolueert, deed ze dat vorig jaar nog eens. Aat de Jong van Rijkswaterstaat: 'De studie geeft een actueel beeld van de veiligheidssituatie. Ze houdt daarbij rekening met de veranderingen in het transport van

gevaarlijke stoffen, de verkeersintensiteit, de schaalvergroting van de zeescheepvaart, de ongevalfrequentie, de bevolkingsontwikkeling langs de oevers, enzovoort.'

Geen glazen bol

Het risico op een scheepsongeval overschrijdt de norm niet, dat toonde de studie zwart op wit aan. 'Nergens op de Westerschelde ligt het risico boven de norm', zegt Aat de Jong. 'En ook de lagere risicocontouren raken de oever nergens: een hele geruststelling. Meer zelfs, de contouren liggen verder van de oever vandaan ten opzichte van 2003. De veiligheid is er dus op vooruitgegaan.'

De studie biedt geen glazen bol, maar helpt toch om de verwachte risico's voor 2015 en 2030 gefundeerd in te schatten. De 'slechtst denkbare situatie' voor de veiligheid is de combinatie van een hoge economische groei met een toename van het aantal schepen én een stijging van het transport van gevaarlijke stoffen. Zelfs in dit slechtst denkbare scenario wordt op geen enkele plek langs de oever van de Westerschelde de wettelijke norm overschreden.

Nieuwe radartoren bij Neeltje Jans

Bij Neeltje Jans, een werkeiland dat deel uitmaakt van de Oosterscheldekering, wordt volgend jaar een nieuwe radartoren gebouwd. Die maakt de Schelderadarketen in Nederland compleet.

Vijf bemande verkeerscentrales en twintig onbemande radartorens op de Westerschelde en in de Scheldemonding dragen bij tot een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Samen vormen ze de 'Schelderadarketen', die sinds 1991 operationeel is. Het is een grensoverschrijdend Belgisch-Nederlands project om het aantal ongelukken op het water drastisch te verlagen. En dat is gelukt, want sinds de start van de Schelderadarketen doen zich inderdaad minder ongevallen voor.

De radarketen is een geheel aan afspraken om vaartuigen te identificeren, posities te rapporteren, vaartinformatie te

verstrekken, ankerplaatsen te markeren en indien nodig bepaalde manoeuvres bij te sturen. De huidige radarketen bestrijkt het gebied vanaf de Noordzee van Nieuwpoort tot Domburg, tot op de Schelde aan de Kallosluis. Met de bouw van de nieuwe radar is de radardekking compleet. Er was nog geen radartoren die het aanloopgebied Steenbank in Nederland controleerde. Een studie wees uit dat een dam bij Neeltje Jans een goede locatie is om de radarpost te plaatsen. Deze radarpost zal in Nederland en mogelijk ook in Europa zijn gelijke niet kennen. De detectieafstand reikt immers tot veertig kilometer, en aan de detectiecriteria worden grote eisen gesteld.



www.rijkswaterstaat.nl
www.agentschapmkb.be
www.vts-scheldt.net

Commandoboot op de Westerschelde

Er varen nieuwe patrouillevaartuigen op de Westerschelde. De 'RWS78' en 'RWS79' kunnen bij incidenten op de Westerschelde ook als commandovaartuig worden ingezet. Ze lijken sterk op de overige patrouillevaartuigen uit dezelfde serie, maar deze types hebben een extra opbouw.

Daardoor kunnen ze minstens vijf personen meenemen. Bovendien zijn de

vaartuigen uitgerust met een zogenaamd dynamisch positiesysteem. Dat houdt het vaartuig automatisch in dezelfde positie op de stroming van het getij. Het voordeel? Incidenten op de Westerschelde kunnen sneller en beter worden afgehandeld.



www.rijkswaterstaat.nl



foto Rijkswaterstaat

Loods Jean-Pierre Michaux (59):

'Een kapitein kent niet de hele wereld als zijn broekzak'

Al 26 jaar dirigeert Jean-Pierre Michaux schepen veilig van en naar hun ligplaats in de Antwerpse haven. Navigeren, manoeuvreren, wenden, laveren – een loods is altijd bij de les. 'Een feilloze kennis van de vaarweg en een uiterste concentratie zijn het allerbelangrijkste.'

Hoe kunt u de taak van een loods het best omschrijven?

'Grote schepen die een gebied binnenvaren zonder het te kennen, kunnen een risico inhouden: voor de eigen bemanning, voor andere schepen, voor de omwonenden. Een kapitein kent niet alle plekken ter wereld even goed. Daarom is er een wettelijke loodsplicht. In bepaalde wateren – in het kustgebied, op een rivier of een kanaal – zijn grotere schepen verplicht om zich te laten leiden door een loods. Iedere loods escorteert het schip binnen zijn eigen werkingsgebied.'

In welk gebied staat u mee aan het roer met de kapiteins?

'Als rivierloods begeleid ik schepen van Vlissingen in Nederland tot de Berendrechtssluis in het Antwerpse havengebied of tot de Scheldekaaien in Antwerpen. Een flinke tocht van zo'n vijf uur: vijf uur van opperste concentratie. Rekening houden met de stroming, opletten voor de zandbanken. We

staan de kapitein en de stuurman bij zodat het schip koers houdt en veilig op zijn eindbestemming komt. Vergeet niet dat de Schelde ook één van de drukst bevaren waterwegen ter wereld is. Het is dus oppassen geblazen om aanvaringen te voorkomen met andere schepen. In de weekends en de vakanties komen daar nog eens de vele plezierboten bij.'

Hoe kun je loods worden?

'Je moet de vaarweg op je duimpje kennen voordat je mag werken als loods. De toelatingsvoorwaarden zijn dan ook niet min. Loods word je pas na hogere studies op de zeevaartschool én na een carrière op zee als kapitein van de lange omvaart. Om grote schepen te begeleiden, heb je minstens twaalf jaar maritieme ervaring op grote zeeschepen nodig. Je moet ook een goede fysieke conditie hebben. Je weet 's ochtends nooit waar je aan begint. Soms werken we 24 uur aan één stuk door, met inbegrip van de verplichte werkonderbrekingen. Als loods weet je nooit wanneer of hoe lang je nog moet werken – 's nachts, overdag, wekdagen, zon- en feestdagen. De job is dus een aanslag op je bioritme. Het nachtwerk begint vanaf je vijftigste erg zwaar te wegen. De vijf dagen her-



Jean-Pierre Michaux

foto Vlaams Loodswezen

stel na zes dagen gewerkt te hebben, zijn dan ook geen overbodige luxe.'

Is er de laatste jaren veel veranderd aan de loodsstiel?

'Sinds ik 26 jaar geleden bij het loodswezen begon te werken, is het veel drukker geworden. Vroeger werkten we in Antwerpen met 190 loodsen, nu zijn dat er 150. En dat terwijl het aantal schepen op de Westerschelde fors is toegenomen. Gelukkig kunnen we dankzij onze ervaring de veiligheid van het scheepvaartverkeer te allen tijde garanderen.'

'Dankzij de verdieping van de Westerschelde is de haven van Antwerpen ook toegankelijk voor schepen van bijna 400 meter lang en 60 meter breed. Zulke gevaartes begeleiden is geen peulenschil. Het kruisen van andere schepen is bijvoorbeeld veel moeilijker. In de scherpe bocht van het Nauw van Bath is kruisen zelfs onmogelijk. Om die bocht veilig te kunnen nemen, mag er geen enkel ander schip passeren. Reuzenschepen vragen om een extra dosis concentratie. Het is goed dat de kapiteins van deze schepen verplicht zijn om een tweede loods aan boord te nemen.'

Bruggen en sluisen op afstand bediend

Vanaf 2014 worden alle sluisen en bruggen in Terneuzen en Hansweert op afstand bediend. Een ambitieus proefproject, maar volgens Rijkswaterstaat is dat ook nodig. De scheepvaart neemt alsnar toe. 'Nu al worden vier sluisen op afstand bediend', zegt Rijkswaterstaat. 'Zeven van de tien schippers zijn daar tevreden over.'

Het bedienen van bruggen en sluisen moet efficiënter, vond Rijkswaterstaat. Ze gingen met een proefproject van start om centrale bediening op afstand te testen. Vier sluisen worden al sinds 2009 op die manier bediend. Dat zijn de Zandkreeksluis, Grevelingensluis en Bergsediepsluis met bijhorende bruggen, en de Roompotsluis. Ze krijgen hun commando's vanuit de nauti-

sche centrale Neeltje Jans. Binnenkort moeten alle grote sluisen en bruggen boven de Westerschelde vanuit deze centrale worden bediend. Maar ook de sluisen en bruggen in het kanaal Gent-Terneuzen passen in het project. Zij zullen vanuit de centrale van Terneuzen worden gestuurd.

Dag en nacht, zeven dagen per week Welk voordeel heeft deze 'afstandsbediening'? 'De bruggen en sluisen worden dag en nacht, zeven dagen in de week bediend', zegt André Eversdijk van Rijkswaterstaat. 'Door de centrale, 24 urenbediening, extra veiligheidssystemen en verbeterde informatieverstrekking krijgen we de vele schepen vlotter en veiliger door de Zeeuwse wateren en sluiscomplexen heen.'

De afstemming tussen bijvoorbeeld werkzaamheden op de transportassen, of de bediening van de sluisen is beter.' De veiligheid komt met de bediening op afstand niet in het gedrang, verzekert André Eversdijk. 'Een evaluatiecommissie stelde vast dat er weinig verschillen zijn tussen lokale bediening en afstandsbediening.'



www.rijkswaterstaat.nl/mob

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

Perkpolder in Hulst krijgt opknopbeurt



Het Plan Perkpolder is meer dan natuurontwikkeling alleen...

De Nederlandse grensgemeente Hulst krijgt er tegen 2015 een 75 hectare groot natuurgebied met slikken en schorren bij. Een extra zeedijk, een jachthaven voor 350 boten en een nieuwe woonzone maken het Plan Perkpolder compleet. Ook voor de fietser, wandelaar en natuurliefhebber zit er heel wat in.

Tot 2003 had de gemeente Hulst last van nogal wat doorgaand verkeer. Dit veranderde in maart van dat jaar, toen verder stroomafwaarts de Westerscheldetunnel werd geopend. De veerverbinding Kruiningen-Perkpolder werd toen opgeheven. Vooral het noordelijke deel van de gemeente Hulst raakte

Recreanten zullen volop kunnen genieten van het nieuwe natuurgebied

Anton van Berchum Rijkswaterstaat

daardoor wat geïsoleerd. Met een integraal ontwikkelingsproject wil de gemeente daar nu wat aan doen. De voormalige veerhaven in de Perkpolder en de omgeving worden helemaal opnieuw aangelegd. In één beweging wordt ook uiterst waardevolle Scheldtenatuur hersteld.

Adembenemende getijdennatuur

'Het Plan Perkpolder biedt enorme kansen voor het natuurherstel van de Westerschelde', licht projectleider Anton van Berchum van Rijks-

waterstaat toe. 'De landbouwpolder die grenst aan de voormalige veerhaven, gaan we inzetten voor natuurontwikkeling.' Dit maakt deel uit van het natuurcompensatieprogramma voor de tweede verdieping van de Westerschelde en van het Natuurpakket Westerschelde.

Nieuwe dijk

Om de nieuwe natuur te creëren, worden de dijken langs de Westerschelde aangepast. De oude zeedijk en een nieuwe, nog aan te leggen dijk vormen samen een nieuwe waterkeringszone. De oude dijk dient als golfbreker voor de nieuwe zeedijk, die meer landinwaarts komt te liggen.

Hoe zorgt dit alles voor nieuwe natuur? 'Zodra de nieuwe dijk is aangelegd en de bestaande dijk aan de binnenzijde waterkerend is gemaakt, maken we in de bestaande dijk een bres van 400 meter breed', verklaart Anton van Berchum. 'De natuur doet de rest. Het water van de Westerschelde stroomt dan twee keer per dag de polder in en uit en voert slib aan. Dat slib hoogt het gebied langzaam op. Op die manier groeit hier een waardevol gebied van slikken en schorren, doorsneden door krekken. De bodemdierrijke in de slikken zullen een uitzonderlijke vogelrijkdom aantrekken.'

Meer dan natuur alleen

Maar het Plan Perkpolder is meer dan natuurontwikkeling alleen. Het combineert natuur met wonen en recreatie. Op het voormalige Veerplein komen op een opgehoogd gedeelte (de terp)

250 woningen, een luxehotel-restaurant, conferentiefaciliteiten en een wellnesscentrum. Aan de voet van de terp komt een jachthaven met 350 ligplaatsen. In de westelijke Perkpolder worden 200 vakantiehuisjes in een krekenslandschap gebouwd. Alle woningen liggen veilig achter de zeedijk. Ten slotte komt er een golfbaan met 18 holes.



www.perkpolder.nl
www.rijkswaterstaat.nl/perkpolder

Zwarte weduwe aan boord

Spinnen reizen vaak als verstekeling in vrachtschepen mee. Zoals deze giftige zwarte weduwe, die sinds enkele decennia geregeld in de Antwerpse haven opduikt. Ze steekt meestal via Amerikaanse containers met tweehandswagens de oceaan over. In de eerste plaats vormt ze een risico voor de havenarbeiders. Sommige exotische spinnen kunnen bovendien de inheemse soorten verdringen en dus het ecosysteem verstoren.

In Vlaanderen zet de natuurvereniging Natuurpunt in samenwerking met de Vlaamse overheid en vele andere partners een meldingssysteem op voor exotische organismen die schade en overlast kunnen berokkenen. De Australische en Amerikaanse zwarte weduwe staan op de 'alarmlijst'.

Heb jij het vermoeden dat je een gevaarlijke spin hebt ontdekt, meld dit dan via onderstaande website en voeg daar een foto bij van het dier, zodat specialisten de waarneming kunnen verifiëren.



www.waarnemingen.be



foto DeKoloGi

Uitbreiding Zwin stap dichterbij



Een impressie van het Zwin na de uitbreiding

kaart Eric Rootseelaar

Het Zwin wordt groter. Die uitbreiding is nodig, want anders zou dit weergalozeloze natuurgebied aan de Noordzee helemaal dichtslibben. Goed nieuws dus voor de unieke getijdennatuur.

212 hectare groot is het Zwin vandaag, waarvan 179 hectare in België en 33 in Nederland. Vlaanderen en Nederland kwamen overeen om het natuurgebied met meer dan een derde te doen toenemen: zowat 120 hectaren komen erbij. De uitbreiding ligt vooral op Vlaams grondgebied en past binnen de afspraken tussen Vlaanderen en Nederland over de toekomst van het Scheldegebied. De Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium mikt immers op

een veilig, toegankelijk en natuurlijk Scheldegebied.

Levensnoodzakelijk

Het zoute zeewater dat het gebied tweemaal per dag binnenstroomt, voert ook zand mee. Als er niets gedaan wordt, zal de geul van het Zwin dichtslibben. De waardevolle slikken en schorren dreigen dan verloren te gaan. Om dichtslibbing tegen te gaan werden al delen van de geul afgegraven. De geplande uitbreiding is een andere broodnodige ingreep. Toch dreigt de uitbreiding op haar beurt een ander probleem te veroorzaken. 'Omdat het zoute water verder

landinwaarts zal stromen, kunnen de omliggende landbouwgronden verzouten', zegt Koen Trouw van de Afdeling Kust van de Vlaamse overheid. 'Maar zo ver laten we het niet komen. Rond het Zwin graven we een brede gracht. Het zoute water dat hiernaartoe stroomt, pompen we naar het natuurgebied. Zo ondervinden de landbouwers geen hinder van de natuuruitbreiding.'

Nieuwe zeedijk

In Nederland pakken ze het probleem anders aan. 'Aan onze kant van de grens gaan we de omliggende landbouwgronden ophogen', zegt Jenny

Heijstek van de provincie Zeeland. 'We draineren op die manier het zoute water weg. Nu de technische uitdagingen zowel in Nederland als in Vlaanderen van de baan zijn, hebben we een grote stap vooruit gezet. Deze zomer nemen we al een aantal voorbereidende maatregelen.'

Vanaf 2013 of 2014 hopen de Afdeling Kust, het Agentschap voor Natuur en Bos (Vlaanderen) en de provincie Zeeland met de echte werkzaamheden te beginnen. Eerst wordt meer landinwaarts een nieuwe, zeeverende dijk gebouwd, waarna de oude zeedijk wordt afgebroken. Stukje bij beetje zal het zeewater het nieuwe gebied dan boetsen tot een prachtig stuk natuur. Vanaf een fietspad dat gedeeltelijk op de dijk zal liggen, krijgen ook wandelaars en fietsers een prachtig zicht op dit natuurpareltje. In Vlaanderen zullen de recreanten binnen enkele jaren ook terecht kunnen in het nieuwe bezoekerscentrum met uitzicht op het Zwin.

Poelen

In afwachting van de uitbreiding zijn de partners al begonnen met werken om de natuur te herstellen in de bestaande Zwinvlakte. Zo is er eind vorig jaar al een aantal zoetwaterpoelen gegraven voor de zeer zeldzame rugstreeppad. Daarnaast herstelt men dit jaar de vogeleilanden en de omliggende waterplassen. Ook worden grote stukken afgeplagd om verlandings tegen te gaan en de schorren en slikken te verjongen.



www.zwin.be

Ook vleermuizen fladderen in het Zwin

Het Zwin is een echt vogelparadijs. Dat ook veel soorten vleermuizen zich er uitstekend thuis voelen, is veel minder bekend. Ze gebruiken de duinen en dijken als jachtterrein en vliegroute en overwinteren in de bunkers.

Watervleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, gewone grootvleermuis, baardvleermuis en meervleermuis...; je kent ze misschien niet allemaal, maar in het Zwin komen al deze vleermuissoorten voor. De duinen, dijken en zwinbosjes bieden prima plekjes om op insecten

te jagen. Om zich voort te planten en te overwinteren, zijn de vleermuizen veel minder gebonden aan het Zwin. Daarvoor maken ze liever gebruik van de bunkers in de streek, zolderkamers of holle bomen.

Omdat ze bedreigd worden, zijn alle vleermuizen door Europese wetgeving beschermd. Zorgvuldig omgaan met deze dieren en hun leefgebied is dan ook de boodschap!



Twee laatvliegers onder het dakbeschoot van een schuur

foto Alex Wieland

Bakens voor het Scheldegebied

Voor u ligt de tiende editie van de Scheldekrant. In die tien jaar hebben Vlaanderen en Nederland heel wat inspanningen geleverd om het Scheldegebied veilig, toegankelijk en natuurlijk te maken. Van dieper baggeren over een groter Zwin tot een nieuwe zeesluis. Van 2002 tot vandaag: 11 bakens om te onthouden.

2002 De oprichting van ProSes

Hoe kunnen we het Schelde-estuarium veilig, toegankelijk voor de scheepvaart én natuurlijk houden? Het antwoord op deze vraag komt van de in 2002 opgerichte 'Projectdirectie ontwikkelingschets Schelde-estuarium', kortweg ProSes. De Vlaamse en Nederlandse regering geven ProSes de opdracht om tegen

eind 2004 een 'ontwikkelingschets' voor het Schelde-estuarium op te stellen. De bescherming tegen overstromingen staat hierin voorop. Daarnaast zijn de toegankelijkheid van de havens en de ontwikkeling van de unieke Scheldenatuur belangrijke pijlers van deze toekomstvisie.



foto Anita Eijlers

2003 Lancering van de Scheldecampagne

Hoe moet de natuur in het Schelde-estuarium zich op lange termijn ontwikkelen? In de zomer van 2003 presenteren Belgische en Nederlandse natuurbeschermingsorganisaties daar hun visie over. Uitgangspunt is het behoud van de unieke natuurwaarden van de Schelde. Aansluitend

wordt een publiekscampagne gelanceerd, die de prachtige Scheldenatuur op verschillende manieren zichtbaar maakt. Naast een nieuwe website en infoborden langs de Schelde toert er een mobiel informatiecentrum rond. Een documentaire doet het verhaal van de rivier van bron tot monding.



foto Misjel Decler

2004 Schelde wordt veiliger, toegankelijker, natuurlijker

De Vlaamse en de Nederlandse regering besluiten 500 miljoen euro te investeren in projecten die de Schelde veiliger, toegankelijker en natuurlijker maken. Zo moet de omgeving van de Schelde beter beveiligd worden tegen overstromingen. Grotere containerschepen moeten makkelijker de haven

van Antwerpen kunnen in- en uitvaren en de rivier moet meer ruimte krijgen voor de typerende en zeldzame natuur van het estuarium. ProSes krijgt de opdracht om de projecten, die samen de Ontwikkelingschets 2010 zullen uitmaken, vorm te geven.



foto Jaop van Houdt Luchtfotografie

2005 Vier nieuwe Scheldeverdragen

Sinds 2005 werken Vlaanderen en Nederland nog nauwer samen aan het gemeenschappelijke beheer en beleid voor de Schelde. Vier nieuwe Scheldeverdragen zijn daar het bewijs van. Het eerste verdrag gaat over de verruiming van de vaargeul, het garanderen van de veiligheid tegen overstromingen op Vlaams grondgebied (het Sigmaplan) en de inrichting van enkele gebieden langs de Westerschelde als getijdennatuur. Het tweede verdrag

regelt de verdere samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland rond veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Onder meer gemeenschappelijke monitoring en onderzoek zijn in dit verdrag opgenomen. In het derde Scheldeverdrag leggen Vlaanderen en Nederland de zorg voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer in het Scheldegebied vast. Het vierde verdrag regelt de ont koppeling van de loods-gelden voor de Scheldevaart.



foto Anita Eijlers

2006 Gemeenschappelijk onderzoek en monitoring

Een belangrijk onderdeel van het tweede Scheldeverdrag is het gemeenschappelijke onderzoek en monitoring van het Schelde-estuarium. De ontwikkeling van het gebied wordt voortdurend gevolgd of gemonitord. Ook het meten van de effecten van de uitgevoerde projecten behoort tot het gemeenschappelijke

onderzoek en monitoring. Daarnaast wordt ook vooraf onderzoek gedaan naar eventuele effecten van maatregelen. De werkgroep Onderzoek en monitoring van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie coördineert dit onderzoeks- en monitoring-programma aan beide zijden van de grens.



foto Lex Kattenwinkel

2007 Sluizencomplex Terneuzen onder de loep

Deskundigen buigen zich over het sluizencomplex in Terneuzen. De scheepvaart op het kanaal Gent-Terneuzen is de laatste tien jaar sterk toegenomen en naar verwachting gaan er nog schepen bijkomen. Daardoor kan

het sluizencomplex te maken krijgen met capaciteitsproblemen. Er wordt dan ook voorgesteld om een nieuwe zeesluis te bouwen.



foto Jaop van Houdt Luchtfotografie

2008 Van baggerspecie tot bouw materiaal

Eind 2007 gaan de baggerwerken van de Westerschelde op Vlaamse bodem van start. Bagger-specie uit de Antwerpse haven wordt sinds 2008 deels verwerkt tot bouw materiaal. De verwerkingsinstallatie wordt ontwikkeld

in het Amoras-project. Amoras staat voor Antwerpse Mechanische Ontwartering, Recyclage en Applicatie van Slib.



foto Anita Eijlers

2009 Minder vogels in een schonere Zeeschelde

Het aantal overwinterende vogels op en aan de Zeeschelde (de Schelde van Gent tot de Vlaams-Nederlandse grens) is al enkele jaren aan het afnemen, zo stelt het Vlaamse Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) vast. De oorzaak is vreemd genoeg... de waterzuivering. Door de afname van de organische vervuiling wordt de Schelde niet alleen schoner, maar ook armer aan voedsel. Dat leidt tot min-

der bodemleven en daardoor minder voedsel voor vogels, vermoeden de wetenschappers. Vooral het aantal eenden daalt in de winter van 2009 tot een dieptepunt. Maar het INBO verzekert dat de vooruitzichten rooskleuriger zijn. En inderdaad: ondertussen is het bodemleven weer gevarieerder, heeft het visbestand zich verder hersteld en zijn er opnieuw meer verschillende vogelsoorten op de Zeeschelde.



foto Ludo Goossens

2010 Westerschelde wordt ruimer

De Schelde wordt voor de derde keer verruimd. Sindsdien kunnen diepere schepen – tot een diepgang van 13,10 meter – op elk moment de Schelde op- en afvaren. De vraag om met grote containerschepen de Westerschelde op te varen naar de haven van Antwerpen stijgt daardoor. In april vaart zelfs een schip met 15 meter diepgang,

de MSC Emanuela, bij hoogtij met succes de haven binnen. Per getij is er ook meer tijd om die schepen door de sluis te laten varen. Zo kunnen loodsen, dokwerkers en de bemanning van sleepboten hun werk efficiënter verdelen.



foto Anita Eijlers

2011 Hedwigepolder blijft de gemoederen beroeren

De ontpoldering van de Hedwigepolder blijft onzeker. Vanwege de maatschappelijke en politieke weerstand wordt er gezocht naar alternatieven om aan de natuurdoelstellingen te voldoen. Verschillende deskundigen buigen zich over andere maatregelen. Ook het nieuwe Nederlandse kabinet

blijft tegen de ontpoldering. De Europese Commissie zal binnenkort beslissen of de onlangs voorgestelde alternatieven voldoende zijn om de natuur in de Westerschelde te herstellen.



foto Jaop van Houdt Luchtfotografie

2012 Akkoord over nieuwe zeesluis in Terneuzen

Het is zover: Nederland en Vlaanderen sluiten een akkoord over een tweede zeesluis in het sluizencomplex van Terneuzen.

Je kunt hierover meer lezen in het artikel op pagina 1.



foto Anita Eijlers

Over sterns, meeuwen en zeehonden op de Hooge Platen

In het mondingsgebied van de Westerschelde, aan de zuidkant, ligt de Hooge Platen. Bij laagwater is het een aaneengesloten en uitgestrekt gebied van 1.800 hectaren slik- en zandplaten. De voorbije twintig jaar is het natuurgebied uitgegroeid tot één van de belangrijkste broedplaatsen van dwergstern, visdief en grote stern in Nederland. Sinds kort bezit Het Zeeuwse Landschap de erf-pacht over het gebied. Medewerker Fred Schenk: 'Een beloning voor meer dan dertig jaar gevoerd beheer.'

Wat maakt de Hooge Platen zo uniek?

'De Hooge Platen is uniek vanwege zijn biodiversiteit. Bij vloed loopt het gebied grotendeels onder water. Tien-duizenden steltlopers halen hier hun voedsel. In de kilometerslange modderige slikken leven immers veel wormen, schelpdieren en kreeftachtigen. Bovendien trekken bij opkomend tij hele scholen jonge vis de platen op om zich te goed te doen aan plankton. Op hun beurt vormen zij een feestmaal voor zeevogels. Het hogergelegen met duinen begroeide deel, de Bol, blijft



De belangrijkste beheerder van de Hooge Platen is de Westerschelde zelf...

Fred Schenk Het Zeeuwse Landschap

bij hoogwater droog. Hier broeden belangrijke kolonies van zee- en kustvogels. Naast dwergsterns, visdiefs



De Bol blijft bij hoog water droog

foto Het Zeeuwse Landschap



Een zeehond op de Hooge Platen

foto Fred Schenk

en grote sterns broeden er zwartkopmeeuwen, kokmeeuwen, strandplevier en kluten. En sinds 1993 worden er op de zandplaat ten westen van de Bol jaarlijks opnieuw zeehonden gesignaleerd.'

Hoe beheren jullie het gebied om die waardevolle natuur te beschermen?

'De belangrijkste beheerder van de Hooge Platen is de Westerschelde zelf. De getijden zorgen voor aan- en afvoer van sediment. Deze dynamiek heeft het gebied gemaakt tot wat het nu is

en nog lange tijd zal blijven. Af en toe sturen wij vanuit Het Zeeuwse Landschap nog wat aan. Zo plaatsen we dit najaar een rij palen aan de noordrand van de zandplaat. Die zijn bedoeld om de golven te breken en het zand te vang. Maar deze ingrepen blijven minimaal, we laten de natuur haar werk doen.'

'Het grootste deel van de Hooge Platen is toegankelijk voor recreanten, die het alleen per boot kunnen bereiken. De broedkolonies mogen echter zeker niet worden gestoord. Daarom is er tijdens het broedseizoen (van 15 april tot 15 augustus) altijd een 'Zeeuwslanschapper' in de buurt voor toezicht. Zo controleren we of de watersporters en de recreanten op het droge zich aan de afspraken houden. Als ze de Bol betreden, grijpen we in. Dat doen we al meer dan dertig jaar.'

Hoe kijkt u naar de toekomst van de Hooge Platen?

'De toekomst is een voortdurende zorg, want het natuurgebied staat onder druk. Ten gevolge van diverse ingrepen in het natuurlijke systeem, zoals de verruiming van de Westerschelde, neemt de erosie van plaat-oeveren toe en zijn de stroomsnelheden

gestegen. Hierdoor is het water troebel geworden. Dat maakt het voor sterns veel moeilijker om voedsel te vinden, waardoor de broedpopulatie onder druk staat. De broedsuccessen zijn de jongste jaren sterk verminderd. Het behoud van de natuurwaarden is dus een hele uitdaging.'

Onlangs droeg Rijkswaterstaat de erfpacht van het gebied over aan Het Zeeuwse Landschap.

'Ja, dat was bijzonder goed nieuws. Het bewijst niet alleen dat de overheid vertrouwen heeft in de professionele kwaliteit van Het Zeeuwse Landschap als beheerder. Rijkswaterstaat onderstreept hiermee ook de grote natuurwaarden van de Westerschelde én de noodzaak om ze duurzaam te beheren. Met de extra steun die deze beslissing met zich meebrengt, kunnen we het toezicht op de broedkolonies en de zeehonden verscherpen. Ook het onderhoud van onze patrouilleboot kost geld. Nu kunnen we er nog beter over waken dat de Hooge Platen een natuurgebied van nationale en internationale betekenis blijft.'

www.hetzeeuwselandschap.nl

Overstromingsgebied lonkt naar toeristen

Dankzij het nieuwe overstromingsgebied in Kruike, Bazel en Rupelmonde worden straks niet alleen de dorpsbewoners, maar wordt ook een groot deel van Vlaanderen beter beschermd tegen overstromingen. De juiste technologie en een uitgekiende inrichting moeten de omgeving veiliger maken, de natuur verrijken én toeristische troeven van de streek vergroten. Dit voorjaar ontsluit de Vlaamse overheid haar plannen voor het onthaal in dit unieke gebied. Is er een nieuw nationaal park in de maak?

Als grootste overstromingsgebied van Vlaanderen (650 hectare) zijn de Kruikebeekse polders een cruciaal onderdeel van het (geactualiseerde) Sigmaplans. Dat plan moet de Vlaamse Schelderegio veiliger maken door haar beter te beschermen tegen overstromingen. Het nieuwe Sigmaplans past helemaal in de filosofie van 'ruimte voor water': het combineert dijkverstevingen met gecontroleerde overstromingsgebieden. Die laatste vang het water tijdelijk op wanneer een stormvloed een hogeloedgolf in de Schelde stuwt. Ze verminderen ook de kracht van het wassende water.

Natuurgebied in de achtertuin

Het Sigmaplans draait om meer dan veiligheid alleen. De inwoners van Kruike, Bazel en Rupelmonde krijgen een rijk geschakeerd natuurgebied in hun achtertuin, waarin ze straks naar hartenlust kunnen wandelen en fietsen. Maar de bijzondere watertechnische infrastructuur en weergalozen natuur vormen ook toeristische trekpleisters. Waar vind je nog een landschap met slikken en schorren, weidevogelgebieden en vloedbossen in onze dichtbevolkte regio? Om deze troeven op een duurzame manier uit te spelen, sloeg de Vlaamse overheid de handen in elkaar met de nationale parken 'de Biesbosch' in Nederland en 'The Broads' in Engeland. In Vlaanderen leidde dit Europese uitwisselingsproject STEP (Sustainable Tourism in Estuary Parks) onder meer tot een onthaalplan voor de Schelderegio en een duurzaam bezoekersmanagement voor de Kruikebeekse polders.

Samen met de gebruikers

'Het speciale aan het plan is dat het de vereisten van het natuur- en



Kruikebeekse polders

foto ©VILDA, Yves Adams

overstromingsgebied verzoent met de wensen van de dorpsbewoners en toeristen', zegt Stefaan Nollet, projectingenieur bij Waterwegen en Zeekanaal. 'We ontwierpen het plan samen met de gebruikers. De bewoners, de Kruikebeekse jeugd- en sportverenigingen, de horeca, de fietsverhuurbedrijven, de natuurorganisaties: zij zijn het die straks het gebied zullen ontdekken en gebruiken. Met respect voor de ecologische draagkracht én met oog voor de veiligheidsfunctie zal het gebied straks zoveel mogelijk doelgroepen verwelkomen. Mobiliteit krijgt bijvoorbeeld veel aandacht in het plan.'

Dat de Schelde, de ingenieuze watertechnische oplossingen en de unieke natuur een bijzondere plaats zullen krijgen in het plan, moge duidelijk zijn. 'Ons project is onderdeel van het Sigmaplans, waarvan het de filosofie zal uitdragen. Ook qua 'look & feel' past het plan helemaal bij de nieuwe huisstijl die voor alle gebieden van het Sigmaplans wordt uitgewerkt.'

Een reis in de tijd

De Schelde en haar omgeving hebben een ontzettend rijk verleden. De initiatiefnemers willen ook die geschiedenis

op een bijzondere manier aan het licht brengen. 'We spelen met het idee om op een aantal interessante historische locaties – bijvoorbeeld op de plaats waar vroeger een herberg stond – tijds capsules te installeren. Die kaptulteren bezoekers terug in de tijd en geven impressies van hoe het gebied geëvolueerd is.'

Nieuw nationaal park?

Vanaf 2014, zodra de inrichtingswerken achter de rug zijn, zullen de Kruikebeekse polders zich als unieke toeristisch-

recreatieve trekpleister ontwikkelen. Dat gebeurt geleidelijk aan, want de natuur, de planten en de dieren hebben tijd nodig. De hele regio van Kruikebeek heeft de recreant heel wat moois te bieden. Het plan stelt daarom voor om recreatieve troeven van het gebied te koppelen aan de ruimere omgeving. Misschien maken de Kruikebeekse Polders in de toekomst wel deel uit van een nieuw nationaal park?

www.gogkbr.be
www.sigmaplans.be



Kruikebeekse polders

foto ©VILDA, Yves Adams

Trend: Scheldesteden halen de banden aan met het water

Wonen aan het water: het was en is de droom van vele Nederlanders en Vlamingen.

Heel wat steden en gemeenten omarmen 'hun' Schelde als nooit tevoren. Drie Scheldesteden combineren de woonfunctie wonderwel met veiligheid, lokale economie, recreatie en natuur. Een 'blitzbezoek'.

1 Facelift voor Antwerpse Scheldekaaien

De Vlaamse overheid en de stad Antwerpen leggen de Scheldekaaien in de Scheldestad opnieuw aan. De hoofdreden: een betere bescherming tegen overstromingen. Projectingenieur Koen Segher van Waterwegen en Zee-kanaal NV: 'Eenzijds moet de oude kaaimuur verstevigd worden en ander-

zijds gaan we de waterkering verhogen om te voldoen aan de normen van het Sigmplan. Dat zijn twee essentiële ingrepen om de Antwerpenaren een veilige leefomgeving te geven. Om het zicht op de Schelde maximaal te behouden, werken we op sommige plaatsen met mobiele waterkeringen.

Die treden alleen in werking als het water op de Schelde te hoog staat.' De werken starten vermoedelijk in de zomer van 2012 met de stabilisatie van het eerste deel van de historische kaaimuur in het deelgebied, Sint-Andries en Zuid.



Nieuw Zuid

De stad grijpt deze technische ingrepen aan om de kaaien in een nieuwe jas te steken. Philippe Teughels van de stad Antwerpen: 'De kaaien zijn bepalend voor de aantrekkingskracht van onze stad. Maar vandaag vormen ze een barrière, een niemandsland met veel verkeer waar je letterlijk met je rug naar het water staat.'

Een strook van honderd meter breed en een kleine zeven kilometer lang wordt de komende jaren heringericht als wandel- en recreatieruimte. Zeven zones krijgen elk een inrichting op maat, mooi in lijn met de couleur locale van de aanpalende stadswijk. Over enkele jaren verrijst er onder meer een nieuwe woonwijk aan de Schelde, ter hoogte van de Ledeganckkaai en het nieuwe Justitieplein: Nieuw Zuid. Met

een gevarieerd woningaanbod, winkels, openbare voorzieningen, kantoren en een groot park krijgt die wijk alle kansen om uit te groeien tot een mooie omgeving om te wonen, werken en ontspannen. Hoe de inwoners zelf kijken naar de toekomst van hun geliefde kaaien, bepaalde mee de uitwerking van het project. Tijdens de tafelgesprekken 'De Kaaien op tafel' lieten de Antwer-

penaars onder meer weten dat ze de authenticiteit van de Scheldekaaien willen koesteren. 'Naast de noodzakelijke vernieuwingen houden we daarom rekening met het oude maritieme erfgoed, zoals hangars en havenkranen', aldus Philippe Teughels.

 www.sigmplan.be
www.onzekaaien.be

2 Oude Dokken in Gent: van haven tot woonwijk

Gent is ontstaan op het punt waar de twee belangrijkste rivieren van Vlaanderen, de Leie en de Schelde, samenvloeien. Sindsdien is de ontwikkeling van de stad altijd nauw met deze waterlopen verbonden geweest. Dankzij de aanleg van het kanaal Gent-Terneuzen in de negentiende eeuw werd Gent nog gemakkelijker via het water te bereiken. Tegen het einde van de vorige eeuw barstte de industriehaven uit haar voegen, waardoor heel wat havenbedrijven uitweken naar het noorden. De Oude Dokken, waar de haven haar eerste levenslicht zag, werden verlaten. Langzamerhand verkommerden de Oude Dokken tot een niemandsland met hier en daar een gebouw, enkele loodsen, industriële kranen en een eenzame boom. Het was een stukje Gent dat smeekte om een nieuwe invulling.

1500 nieuwe woningen

'Over tien tot vijftien jaar zullen de Oude Dokken weer bruisen', zegt projectcommunicator Yves Deckmyn. 'In het gebied tussen de Dampoort en de wijk Muide verrijzen ongeveer 1500 nieuwe woningen, goed voorzien van groene en open ruimten, recreatiemogelijkheden, werkgelegenheid, lokale kleinhandel en publieke voorzieningen zoals een school, een kinderdagverblijf en een sporthal. Om nieuwe bewoners aan te trekken, is een goede ontsluiting erg belangrijk. Daarom leggen we nieuwe voetgangers- en fietsbruggen aan én verleggen we de stadsring. Met deze ingrepen laten we het nieuwe stadsdeel naadloos aansluiten op de historische binnenstad. Zo krijgt Gent er een bruisend stukje stad bij, met dank aan de Schelde.'

 www.oudedokken.be



Niet zomaar meten: monitoring van het Schelde-estuarium

Het Schelde-estuarium is één van de best bestudeerde gebieden in Vlaanderen en Nederland. 'Dat moet ook', zegt Kirsten Beirinckx van de afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid. 'Als we de Schelde verruimen, dan moeten we weten wat voor effect dat heeft.' Sinds 2008 runnen Vlaanderen en Nederland samen een onderzoeks- en monitoringprogramma. Want meten is weten.

Functioneert het Schelde-estuarium naar behoren? Zit er nu meer vis in de Schelde dan pakweg tien jaar geleden? Waar moeten we baggerspecie dan heen? Zonder onderzoek en monitoring van het Schelde-estuarium blijft het antwoord op deze vragen zoek. Geen eenvoudige opdracht, want het Schelde-estuarium is een heel complex systeem, dat door mens en natuur voortdurend verandert.

Zware metalen en broedvogels

Net omdat het zo'n complexe opdracht is én tegelijk zo belangrijk, hebben Vlaanderen en Nederland in 2008 een geïntegreerd en gemeenschappelijk onderzoeks- en monitoringprogramma opgestart. 'We meten een waaier aan parameters', zegt Kirsten Beirinckx. 'De temperatuur van het water, de hoeveelheid zware metalen, het aantal broedvogels, de stroomsnelheid, de sedimentatie en erosie, de vegetatie, het zuurstofgehalte, de hoeveelheid plankton... Het zijn maar enkele voorbeelden van de parameters die we opvolgen. Voor elk van die parameters is bepaald wie wat, waar en wan-

neer moet meten. Om er achteraf uit te leren, moeten die data natuurlijk ook worden geanalyseerd. Meten om te weten vereist dus duidelijk een goede onderbouw. Samengevat: we onderzoeken en monitoren binnen de drie grote aandachtsgebieden van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid.'

Onaangename verrassingen

Dat het Schelde-estuarium tot één van de beter bestudeerde estuaria ter wereld behoort, hoeft dus geen betoog. 'Ons programma werpt vruchten af. Het stelt ons in staat om de algemene evolutie van het Schelde-estuarium op te volgen én om concrete projecten te ondersteunen of te evalueren', zegt Kirsten Beirinckx. 'Bijzondere aandacht gaat bijvoorbeeld naar de effecten van de Scheldeverruiming op de morfologie, de waterhuishouding en de natuur van het estuarium. Ook de impact van de strategie die we toepassen om baggerspecie terug te storten en – bedoelde en onbedoelde – effecten van de natuurontwikkelingsprojecten trekken we na. Deze kennis kan besparingen opleveren en de beheerders voor onaangename verrassingen behoeden.'

Flexibel storten

Dat onderzoek en monitoring belangrijk zijn, wordt misschien het duidelijkst geïllustreerd door de strategie van 'flexibel storten'. Om de invloed op het natuurlijke systeem te beperken, moet baggerspecie zoveel mogelijk worden teruggestort in de buurt van de bag-



Monitoring van sedimentsverandering van het intergetijdgebied

foto: Rijkswaterstaat, Rob Jungcurt

gerlocatie: dat is het basisprincipe van de stortstrategie. Zo zijn Vlaanderen en Nederland het ook overeengekomen voor de derde verruiming van de Westerschelde. 'Waar de baggerspecie precies gestort wordt, bepalen we om de twee maanden op basis van actuele meetresultaten en nieuwe inzichten', verklaart Kirsten Beirinckx. 'Hiervoor is een specifiek monitoringprogramma opgesteld. Door de stroomsnelheid, de bodemligging, het getijvolume, de plaathoogte... op te volgen, gaan we na of de omstandigheden goed zijn om op die locatie baggerspecie te storten. Blijkt bijvoorbeeld

uit de gegevens dat de stroomsnelheid zo hoog is dat de gestorte baggerspecie onmiddellijk zou wegspoelen, dan kunnen we de plannen bijsturen. Maar we houden ook rekening met de aanwezigheid van bodemdieren. Zo wordt bij de plaat Rug van Baarland een zone met een rijke populatie bodemdierpjes ontzien. Er werd een gebied afgebakend waar geen specie bovenop wordt gestort.'

 www.vnsc.eu

3 Terneuzen krijgt gloednieuw Scheldefront

De vele schepen die van en naar Antwerpen varen, de overslagactiviteiten op de Westerschelde, de jachthaven van Terneuzen, de getijden en het zicht op de overkant... Water is een trekpleister van formaat en het toeristische potentieel van de Westerschelde is enorm. Dat heeft Terneuzen goed begrepen. Om die troef voluit te kunnen uitspelen, moet de relatie tussen stad en rivier echter opnieuw een stuk inniger worden. De gemeente Terneuzen start in 2013 met de realisatie van de eerste fase van het

plan Scheldefront. Wat staat er in de steigers?

Veerhaven annex boulevard

Rolf de Ruijter van de gemeente Terneuzen: 'In de eerste fase krijgt de boulevard op de dijk een nieuwe inrichting. Deze wordt breder, zodat er meer ruimte komt voor recreatief wandelen en fietsen. Nieuwe trappen die toegang geven tot de boulevard zullen een betere koppeling maken met de stad. Balkons met zitbanken maken het geheel af. Daarnaast zijn we samen

met de verschillende gebruikers de plannen voor de aankoop en herinrichting van de voormalige Veerhaven (nu jacht- en werkhaven) aan het uitwerken.'

Vanaf 2015 wil de gemeente Terneuzen met de volgende fasen beginnen. Die omvatten de aanleg van een heus stadsstrand, pleintjes, horecavoorzieningen en zelfs een avontureneiland.

 www.terneuzen.be



© gemeente Terneuzen

Gidsencontactdag in Dendermonde

Op 6 april organiseerden de vzw's Grenzeloze Schelde en Scheldegids een gidsencontactdag. Zoals ieder jaar kregen Scheldegidsen en kandidaat-gidsen op deze dag de kans zich bij te scholen en te vormen. Dit jaar vond de contactdag plaats in Dendermonde (Vlaanderen) en omgeving. Tijdens de lezingen werd gebiedsinformatie afgewisseld met een voorstelling van de verschillende betrokken organisaties en hun projecten. De groep verkende ook het terrein, met een boottocht op de Schelde tussen Dendermonde en Wetteren, en een wandeling door de Kalense Meersen.



foto © Grenzeloze Schelde

Internationale Scheldeweek 2013: wees erbij!

'Rivier als levensstroom'. Dat is het thema van de Internationale Scheldeweek 2013. De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie zet mee haar schouders onder dit evenement.

Het startschot van de Internationale Scheldeweek 2013 wordt gegeven op Wereldwaterdag, 22 maart. Een week lang kun je deelnemen aan activiteiten verspreid langs de Schelde: van de bron in Noord-Frankrijk tot de monding in Nederland. Nu al steken organisaties de koppen bij elkaar om een grensoverschrijdend programma samen te stellen. Ook de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie bekijkt op welke manier zij hiertoe kan bijdragen. Het evenement wordt afgesloten met de jaarlijkse Scheldepulling, die altijd op een groot aantal bezoekers kan rekenen. Ook verliefd op de Schelde? Of ken je deze rivier nog niet erg goed? Noteer de Scheldeweek dan nu alvast in je agenda!



www.scheldeweek.org

...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.

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



Scheldeliteratuur

Westerschelde, droom van een stroom

Ben Jansen

'Westerschelde, droom van een stroom' is een boek ter nagedachtenis aan provinciebestuurder Thijs Kramers. Het gaat over Kramers ambitie om het economische belang en het belang van de natuur rond de Westerschelde samen te brengen. Thijs Kramer verongelukte in 2006 tijdens een bezoek aan China.



ISBN 978 90 817 8110 7

Storm rond het fort

Frank van Pamelen

'Storm rond het fort' is het vierde deel van de serie 'Spaai redt de wereld', waarin de jongen Spaai samen met zijn vriendinnetje Sanna op avontuur gaat. Die belevenissen vinden plaats in natuurgebieden van Staatsbosbeheer in heel Nederland. Dit keer dreigt

het bij Fort Rammekens helemaal uit de hand te lopen. Er zijn ingrediënten genoeg voor een spannende reeks avonturen waarin Spaai, Sanna en het meisje Bibi Iepelaars redden.



ISBN 978 90 258 5584 0

Het treurspel der Schelde

Hugo de Looze

Dit boek met ondertitel 'Bijdragen over de overstromingen langs de Schelde in Oost-Vlaanderen op 12 maart 1906' verwijst naar de vertaling van de brochure *L'Escaut Tragique* van procureur des konings Firmin Van Den Bosch. Het boek bevat kaarten en plannen van dijkbreuken en dijkherstellingen in Kallo, Melsele, Steendorp, Temse, Tielrode, Hamme, Grembergen en Vlasenbroek. Deze werden van commen-

taar voorzien en overgenomen uit het officiële verslag van Openbare Werken. Het boek bundelt ook de artikelen die over de overstroming verschenen in de lokale weekbladen. Ten slotte kun je ook talrijke nog nooit gepubliceerde illustraties bewonderen.

ISBN 1 85728 071 7

Wielerspassie aan de Schelde

René Vermeiren

De honderdste Scheldeprijs werd op 4 april 2012 gereden. René Vermeiren beschrijft in dit rijk geïllustreerde boek de hele geschiedenis van de Antwerpse topkoers van 1907 tot nu.



ISBN 978 90 532 5335 9

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
8400 Oostende
+32 (0)59 342 144

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

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

Oplage

90 000 exemplaren

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.