

IN DIT NUMMER

EFFECTEN WCT NOG
ONVOLDENDE IN BEELD



Over de komst van de Westerschelde Container Terminal is het laatste woord nog niet gezegd, als het aan de projectgroep Beleidsvisie Goederenvervoer Zuid-Nederland en Vlaanderen ligt ... **pag. 4**

WORDT VERVOLGD

In het Memorandum van Vlissingen hebben Vlaanderen en Nederland afgesproken om tot een duurzaam gezamenlijk beleid en beheer van het Schelde-estuarium te komen. Wat ging eraan vooraf, wat houdt het memorandum in en wat gaat er gebeuren? **pag. 6**

RUBRIEKEN

Scheldemonitor:
Geologische historie
Scheldemond **pag. 2**
Inspiratiebron Schelde:



Postzegeltonoonstelling **pag. 3**

ScheldeNieuws **pag. 7**

Wonen en werken aan de Schelde:
Oud-PSD'er vertelt **pag. 8**

Het behouden waard



Het schor en slik bij Waarde. De inzet geeft een impressie van de kribben die zullen worden aangelegd.

Natuur en cultuur liggen bij het schor van Waarde onder schot. Het schor wordt langzaam maar zeker kleiner, het slik lager en waardevolle archeologische restanten van het Verdrongen Dorp van Valkenisse dreigen ook ten onder te gaan aan het stromende water. Reden voor Rijkswaterstaat om beschermende maatregelen te nemen.

Sinds de jaren vijftig is het schor en slik van Waarde onderhevig aan erosie. In de jaren zeventig was er tijdelijk een periode van aangroei als gevolg van stortwerkzaamheden, waarna het gebied weer begon te eroderen. In 1992 is de erosie zo ver gevorderd dat de resten van het verdrongen dorp van Valkenisse, tot dan bedolven onder een dikke laag zand en slib, aan de oppervlakte komen. Het dorp Valkenisse verdronk in 1682. De archeologisch belangrijke resten hebben sinds 2001 officieel de

status van archeologisch monument. Het betreft met name funderingen van huizen, de kerk, het kerkhof, een kasteel en tal van losse voorwerpen. Deze geven een goed en waardevol beeld van wat allemaal ooit eens was.

BEHOUD VAN NATUUR ÉN CULTUUR

Bij het schor van Waarde zijn er dus twee belangen in het geding: natuur en cultuur. Hoe lang zal het nog bestaan? Door de stroming van het water spoelen schor, zand en

slib weg en zonder ingrijpen zal het verdrongen dorp geheel verdwijnen. Bij laag tij is het monument al bezocht door verzamelaars. Archeologisch waardevolle zaken verdwijnen, raken beschadigd of worden vernietigd. Maar ook door het stromende water zijn al tal van zaken weggespoeld. Door het eroderen van de slikken die voor het schor liggen, blijven de stroming en de golven aan het schor 'knabbelen'. Gaat de erosie in het huidige tempo door, dan zal het schor binnen een eeuw verdwenen kunnen zijn.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Natuurbeschermingswet verbieden het betreden van dit gebied. Op basis van de Monumentenwet is het opgraven door on-

bevoegden verboden. Maar deze wettelijke bescherming is niet genoeg. Om het schor en de resten van het verdrinken dorp te behouden, grijpt directie Zeeland van Rijkswaterstaat in.

NATUURCOMPENSATIE-PROGRAMMA

De teloorgang van het slik en het schor bij Waarde is de aan-

leiding om het behoud van het gebied toe te voegen aan het Natuurcompensatieprogramma Westerschelde. Het programma beoogt immers de schade die door de verruiming van de Westerschelde ontstaat, te compenseren. Door die verruiming gaan belangrijke habitats, waaronder slikken en schorren, verloren. Het compensatieproject 'Bescherming van het

schor en slik van Waarde' heeft primair het stoppen van de erosie van het schor en slik en het verbeteren van de natuurkwaliteit van deze habitats als doel. Secundair doel van het project is het duurzaam beschermen van de resten van het verdrinken dorp van Valkenisse. Deze twee 'vliegen' kunnen in één klap geslagen worden.

KRIBBEN

Het Rijksinstituut voor Kust en Zee heeft een morfologische studie uitgevoerd naar de huidige situatie in het gebied en maatregelen bedacht om de erosie aan te pakken. Met een model zijn stroomberekeningen uitgevoerd om verschillende inrichtingsalternatieven te kunnen beoordelen. Uiteindelijk is gekozen voor het bouwen van



Scheldemonitor

Geologische historie Scheldemond

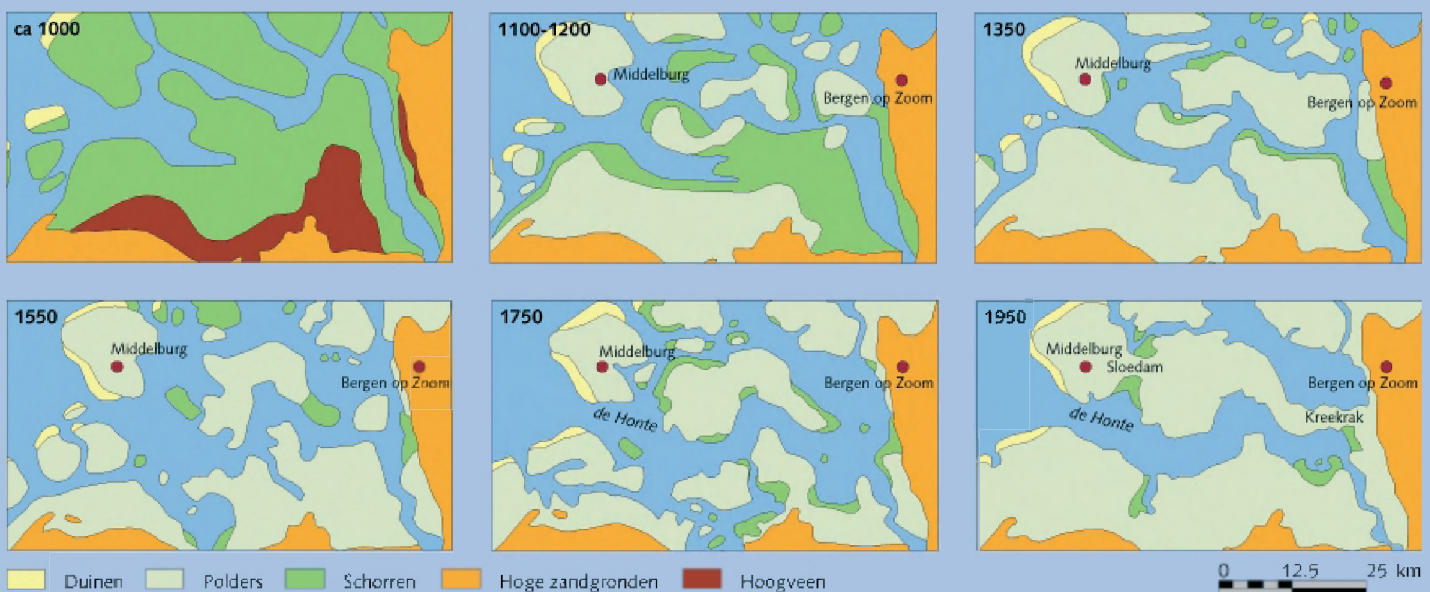
Het afgelopen millennium was het mondingsgebied van de Schelde het toneel van grootschalige landschappelijke veranderingen. Die waren deels van natuurlijke oorsprong (met name stormvloed), maar gaandeweg hebben de bewoners het landschap steeds meer naar hun hand gezet.

Oorspronkelijk behoorde de Scheldemonding tot de gezamenlijke delta van de Schelde, Maas en Rijn. In deze delta was het gebied tussen de strandwallen langs de Noordzee en de hogere zandgronden van Brabant en Vlaanderen bedekt met hoogveen. Vanaf de derde eeuw na Christus overstroomde het gebied door de stijging van de zeespiegel en kwamen er kleiafzettingen bovenop de veenpakketten. Voor bewoning raakte het gebied voor langere tijd ongeschikt. Op de dikke kleilagen ontstonden uitgestrekte schorren. Vanaf de tiende eeuw keerden de bewoners terug naar de hoogst gelegen plekken. Na nieuwe overstromingen legden zij op bescheiden schaal dijken aan.

In die tijd stroomde de Schelde nog noordwaarts tot bij Bergen op Zoom, waar ze westwaarts afboog en opging in de wirwar van wateren rond de Zeeuwse eilanden. In de eeuwen daarna verlegden de wateren hun loop nog aanzienlijk en zouden cartografen de handen

vol hebben gehad om de landkaarten up-to-date te houden.

Vanaf de 17de eeuw, wanneer het zeegat Honte op de Schelde aansluit, krijgt de Scheldemonding de contouren van haar huidige vorm. Met de afdamming van de Kreekrak (verbinding tussen West- en Oosterschelde) in 1867 en de aanleg van de Sloedam (tussen Zuid-Beveland en Walcheren) in 1871, is de scheiding tussen de Schelde en de Rijn en Maas definitief. Inpoldering van uitgestrekte schorgebieden zoals bij het Sloe, de Braakman en Woensdrecht en de steeds sterkere dijken maakten het landschap tot wat het nu is. Maar ook dat is slechts een momentopname, want de landschapsvorming door de natuurlijke invloeden en mensenhanden gaat onverminderd voort. Zo spelen er tegenwoordig ideeën omtrent de Overschelde; de terugkeer van een verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde. Dus wie weet hoe de Scheldemond er over 1000 jaar uitziet. (ES)



twee kribben, aan weerszijden van het archeologische monument. De kribben zijn stenen dammen van gemiddeld 2,5 meter hoog en 600 tot 800 meter lang, die haaks op de schorrand georiënteerd zijn. Door de stromingsremmende werking zorgen ze ervoor dat de erosie stopt en er zelfs weer slikvorming kan optreden. Als alles volgens plan verloopt, zullen de kribben door de ophoging van het slik geleidelijk voor een groot deel aan het oog onttrokken worden.

MEERWAARDE

Zowel de stromingsremmende werking van de kribben, als de ophoging van het slik zal de erosie van het schor afremmen. Hopelijk hoogt het slik zodanig op dat er nieuw, jong, laaggelegen schor kan ontstaan. Dit levert niet alleen uitbreiding van het onder druk staande schorareaal op, maar heeft ook meerwaarde, omdat juist van dit type schor nog maar weinig in de Westerschelde voorkomt. Een andere gunstige verwachting is dat het slik slibrijker wordt. In dergelijke bodems leven doorgaans meer bodemdieren, waar weer vissen en vogels op af komen. Door de hogere ligging van het slik, ligt het langer tijdens laagwater droog, waardoor de vogels daar ook langer voor hun voedsel terecht kunnen. Ondertussen raakt het archeologische monument bedolven en wordt zo voor de toekomst veilig gesteld. Overigens zal het oppervlak slikken netto niet uitbreiden, maar minder worden. Enerzijds omdat het slik deels weer met schor begroeid zal raken, en anderzijds omdat bij de geulzijde van het slik extra erosie zal ontstaan door de verhoogde waterturbulentie rond de uiteinden van de kribben. Rijkswaterstaat start de werkzaamheden dit najaar en zal ze uiterlijk in april 2003 voltooiën. Een waardevaste belegging, zo lijkt het! (LeHa)

De Schelde van bron tot monding, bekeken door de loep van een filatelist

De postzegelkringen 't Vlaemsch Hoofd (Antwerpen Linkeroever), Zeeuwsch-Vlaanderen (Terneuzen) en Vlissingse Filatelisten Vereniging (Vlissingen) hebben de handen ineen geslagen. Samen zullen ze een tentoonstelling inrichten met de Schelde als centraal thema.

Van alle steden en dorpen gelegen aan de Schelde een poststempel verzamelen was de opzet van de tentoonstelling. Gaandeweg bleek echter dat vele Scheldedorpen door fusie geen eigen stempel meer hadden, maar ook dat vele dorpen meer te bieden hadden dan enkel hun poststempel. Daarom valt de tentoonstelling in de 'open klasse discipline', wat betekent dat de organisatoren naast poststempels en -zegels ook andere elementen, zoals postkaarten en foto's, mogen tonen. Door de Schelde op deze manier in de kijker te zetten, hopen de kringen het soms wat stoffige imago van de postzegelverzamelaar op te poetsen en de jeugd aan te steken met de filatelistenmicrobe.



Wie goed kijkt zal bijzondere zaken waarnemen. Zo zullen velen de stad Dendermonde associëren met het Ros Beiaard en de vier Heemskinderen, maar bij postzegelverzamelaars heeft deze stad aan de Schelde een magische bijklank. Bij het ter perse gaan van een postzegel met een afbeelding van het stadhuis (in 1920) werd per ongeluk het middendeel van de zegel ondersteboven gedrukt. Dit komt omdat men vroeger bij het drukken eerst het centrale deel drukte, en nadien de omkadering. Doordat de zegels zo bijzonder zijn, werd op een veiling in 1995 voor één exemplaar ruim € 75.000 neergeteld. Geen wonder dat deze zegel de titel 'meest begeerde postzegel van België' draagt.

Deze en andere wetenswaardigheden zijn te vinden op de tentoonstelling die plaatsvindt op 9, 10 en 11 november 2002 (telkens van 10 tot 17 uur) in zaal SAC aan de Hanegraefstraat 5 te Antwerpen Linkeroever. (IV)

Voor meer informatie:

Flor Hansen, voorzitter van de postzegelkring 't Vlaemsch Hoofd
Tel. +31 (0)3 2195574, florent.hansen@antwerpen.be



De contouren van het kasteel tekenen zich duidelijk in het slik af.

Voor meer informatie:

Aylin Erkman
Projectleider Waarde
RWS directie Zeeland
Postbus 5014
4330 KA Middelburg
Tel. +31 (0)118 686382
Fax +31 (0)118 686597
a.erkman@dzt.rws.minvenw.nl

INSPIRATIEBRONSCHDELDE

Effecten Westerschelde Container Terminal nog onvoldoende in beeld?

De projectgroep 'Beleidsvisie Goederenvervoer Zuid-Nederland en Vlaanderen' presenteerde onlangs een rapport over de aangepaste Milieueffectrapportage voor de Westerschelde Container Terminal (WCT) te Vlissingen. Opdrachtgevers waren de Milieufederaties uit Zuid-Nederland (Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg), de Bond Beter Leefmilieu te Vlaanderen en de stichting Natuur en Milieu uit Nederland. Scheldenieuwsbrief sprak met projectleider Albert Mandemakers en vroeg hem enkele opvallende stellingen in het rapport toe te lichten.

De provincie Zeeland heeft een procedure gestart voor een herziening van het streekplan. Dit moet de realisatie van de containerterminal in Vlissingen mogelijk maken. Over de komst van die terminal is het laatste woord echter nog niet gezegd als het aan de projectgroep Beleidsvisie Goederenvervoer Zuid-Nederland en Vlaanderen ligt. Want, zo constateren de opstellers, juist vanwege het gevoelige karakter van de materie en de grootte van het project is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) nodig. De provincie Zeeland heeft echter gekozen voor een eenvoudiger maatschappelijk afwegingskader (MAK). Reden voor die keuze is dat het een renderend regionaal project betreft dat gerealiseerd wordt zonder rijksbijdrage. Mandemakers wijst met het oog op de toenemende druk op de ruimte ook op de noodzaak van een integrale afweging van de belangen van economie, natuur, recreatie en landbouw in de

herziening van het streekplan; hij vindt dit onvoldoende terug.

INVESTERINGEN

Volgens projectleider Mandemakers, tevens docent aan NHTV Internationale Hogeschool Breda, valt er op de argumenten van de provincie Zeeland het één en ander af te dingen. Zo kiest zij voor een zogenaamde world-class-terminal die zowel moet kunnen concurreren met regionale havens als met havens rond de Middellandse Zee. Bovendien is de WCT een schakel in een internationaal netwerk van verbindingen; de bovenregionale betekenis is daarmee een feit. Mandemakers stelt verder dat, ook al wordt er voor de contai-



Albert Mandemakers

nerterminal zelf geen bijdrage gevraagd, de overheid toch zal moeten investeren in zowel spoor-, weg-, als waterinfrastructuur. De provincie vindt weliswaar dat die infrastructuurverbeteringen ook zonder WCT op termijn nodig zouden zijn, maar volgens de projectleider houden de capaciteitsberekeningen voor de weginfrastructuur geen rekening met de vestiging van vijftien tot vijftientwintig grootschalige

Artist-impression van de beoogde containerterminal in Vlissingen



NHTV INTERNATIONALE HOGESCHOOL BREDA

De NHTV Internationale Hogeschool Breda biedt een totaalpakket aan opleidingen en leerroutes op het terrein van 'hospitality, entertainment en mobiliteit'. De hogeschool wil zich positioneren als kennis- en expertisecentrum. Voor het project 'Beleidsvisie Goederenvervoer Zuid-Nederland en Vlaanderen', waar de studie voor de WCT deel van uitmaakt, is een samenwerkingsverband aangegaan met het Bredase adviesbureau SOAB en de Universiteit van Antwerpen. De betrokken partners vormden een projectgroep die zich baseerde op bestaande rapporten en studies en voor een deel op eigen onderzoek. De samenwerking heeft zowel voor de hogeschool als de opdrachtgevers meerwaarde. De natuurorganisaties kunnen zich bij hun standpuntbepalingen baseren op deskundige en onafhankelijke expertise uit verschillende disciplines en de hogeschool kan haar ambities om midden in de beroepspraktijk te staan waarmaken. Volgens de heer Mandemakers ontstaat door dit soort contacten ook steeds meer het besef bij de natuurorganisaties dat ze milieu en economie niet los van elkaar kunnen zien.

distributiebedrijven in de directe omgeving van de WCT. Die bedrijven zorgen onder meer voor het (her)groeperen van de lading uit de containers voor de afnemers. Deze laatste schakel van het transport is voornamelijk aangewezen op wegtransport. Een duurzaam goederenvervoer door verschuivingen van wegtransport naar rail- en watertransport wordt mede daardoor mogelijk niet bereikt en overbelasting van de wegen valt niet uit sluiten. De criticus verwacht dat de wegen het eerste knelpunt zal zijn vanwege spin-off effecten. Omdat de ketting zo sterk is als de zwakste schakel, zullen de achterlandverbindingen uiteindelijk de ontwikkelingsmogelijkheden van de containerterminal bepalen. Mede in dat licht is het twijfelachtig of de containerterminal renderend zal draaien. Zelfs een jaarlijkse groei van het containeraanbod van 6% in Vlissingen waarvan in de berekeningen wordt uitgegaan, zorgt niet voor een bedrijfseconomisch rendabel plaatje voor de havenbeheerder. Een MKBA zou daarom op zijn plaats zijn om inzicht te verschaffen in de maatschappelijke baten, meent de projectleider. Als die baten voldoende groot zijn, moet de overheid daar iets tegenover stellen bij eventuele exploitatiekosten.

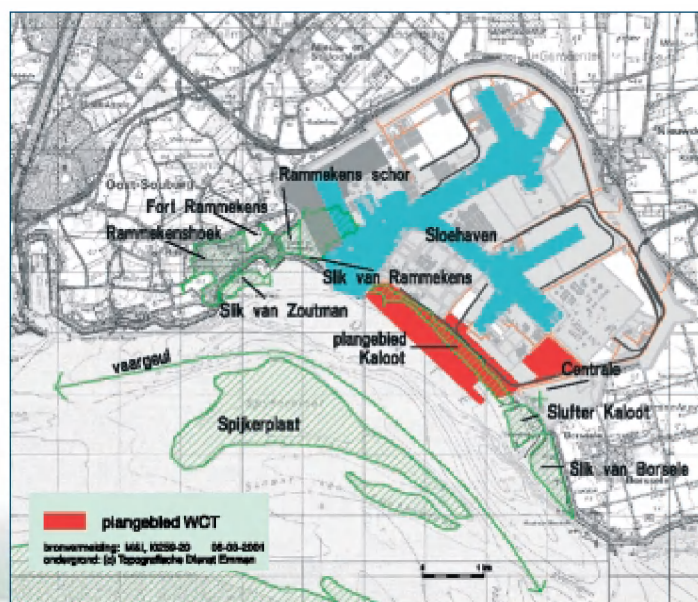
CONCURRENTIEPOSITIE VLISSINGEN

Het is de bedoeling dat een Antwerps bedrijf, PSA/Hesse-natie, de containerterminal gaat exploiteren. Mandemakers vindt het echter merkwaardig dat de provincie Zeeland rekent met een zelfde productiviteit als van een containerterminal van dat bedrijf in Antwerpen. Niet alleen de logistiek van de haven speelt hierbij namelijk een rol, maar ook zaken als (de in Vlissingen relatief lage) aanlegkosten, het belastingklimaat, de arbeidsvoorwaarden, milieuvoorschrif-

ten en de verbindingen met voor- en achterland. Verder is het onduidelijk of de exploitant zal kiezen voor een andere technologie, zoals in Singapore gebruikt wordt. Opvallend is ook dat provinciale planners de directe en indirecte werkgelukkigheidseffecten in Vlissingen veel hoger inschatten dan de cijfers in Antwerpen laten zien. Kortom, het kostenplaatje van beide havens zal zeker verschillen. Mandemakers stelt verder vraagtekens bij het vermeende concurrentievoordeel van een betere bereikbaarheid van Vlissingen: de WCT ligt dicht bij de monding van de Schelde. Dit voordeel wordt wellicht tenietgedaan als een keuze voor het meer binnenlands gelegen Antwerpen minder kosten oplevert aan duur natransport over de weg of via het spoor. In ieder geval is stevige concurrentie te duchten van de opkomende Middellandse-Zeehavens op het terrein van transshipment (overslag van grote op kleinere zeeschepen) en deep-sea Azië (ontvangst van diepstekende schepen uit die regio). Het zijn juist die marktsegmenten waar de WCT op in wil spelen.

ROTTERDAM

Het rapport kraakt nog meer harde noten over de inschattingen van de internationale concurrentiepositie. De groei van de containermarkt is sterk afhankelijk van internationale welvaartsontwikkelingen en de praktijk leert dat zeereederijen niet schromen om hun activiteiten naar een andere haven te verplaatsen. Aangezien een tweede Maasvlakte zich op hetzelfde marktsegment richt als de WCT, vindt Mandemakers Rotterdam, meer nog dan Antwerpen, een geduchte concurrent voor Vlissingen. Omdat het bij de huidige markt de vraag is of het veronderstelde tijdelijk tekort aan havencapaciteit in Rotterdam optreedt, is een



Plangebied WCT bij de Sloehaven in Vlissingen

juiste timing bij het in de markt zetten van een WCT daarom van groot belang. Zeereederijen nemen overigens steeds meer het initiatief om eigen terminals op te zetten en te exploiteren. Het is daarom wellicht meer voor de hand liggend dat een grote zeerederij mede participeert in de WCT. Ook Rotterdam wil sinds kort in de WCT investeren. De projectleider onderschrijft dat de haven in Vlissingen nu te afhankelijk is van een beperkt aantal grote bedrijven die op de middellange termijn gemakkelijk kunnen overstappen naar een andere locatie. Of de gerechtvaardigde wens van een meer complete haven het best gediend is met een containerterminal blijft echter de vraag, want onderzoek naar alternatieven heeft hij in de MER in elk geval gemist. (WdH)

Voor nadere informatie:
Dhr. A. Mandemakers
NHTV Internationale Hogeschool
Breda
Mgr. Hopmanstraat 1
4817 JT Breda
Tel. +31 (0)76 5302203
mandemakers.a@nhtv.nl

REACTIE PROVINCIE ZEELAND:

‘In mei en juni 2002 heeft de ontwerp streekplanherziening opnieuw ter inzage gelegen, tezamen met een aanvulling op het MER en het Maatschappelijk Afwegings Kader (MAK). De opmerkingen en vragen zoals deze in dit artikel naar voren komen, leven bij meerdere mensen en komen terug in de inspraakreacties op de streekplanherziening. In september zal de antwoordnota worden vastgesteld waarin uitgebreid wordt ingegaan op deze vragen en reacties.’

Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium Wordt vervolgd

Op 4 maart dit jaar ondertekenden de Nederlandse minister Netelenbos en haar Vlaamse collega Stevaert het Memorandum van Vlissingen. Met deze diplomatieke nota sturen beide landen aan op een evenwichtige langetermijn-ontwikkeling van het Schelde-estuarium. Wat ging eraan vooraf, wat houdt de nota in en wat gaat er gebeuren?

Ir. Jozef van Hoof is secretaris van de Technische Schelde Commissie (TSC) en tevens belast met de beleidscoördinatie van het langetermijnvisie-dossier voor Vlaanderen. Hij praat ons bij: "De langetermijnvisie Schelde-estuarium (LTV) startte in 1998 als een studieproject. Vlaamse en Nederlandse specialisten op het gebied van waterbeheer, baggerwerken, morfologie, veiligheid, ecologie, economie en scheepvaart bundelden hun krachten om te onderzoeken hoe er met het estuarium omgegaan zou moeten worden. Dat leidde in januari 2000 tot de vaststelling door de TSC van het volgende streefbeeld: *'In 2030 is het Schelde-estuarium een gezond en multifunctioneel watersysteem dat op een duurzame wijze voor de menselijke behoeften gebruikt wordt.'*

Uitgangspunten hierbij zijn dat

1. de huidige omgevingskenmerken van het estuarium behouden blijven,
2. de veiligheid (tegen overstromingen) maximaal is,

3. de havens in het Schelde-estuarium optimaal toegankelijk zijn,
4. het estuariene systeem gezond en dynamisch is, en
5. Nederland en Vlaanderen bij beleids- en planvorming en in de uitvoering samenwerken.

Dit vormde het startschot voor een publiek debat en een politiek besluitvormingsproces in Nederland en Vlaanderen."

MEMORANDUM VAN VLISSINGEN

Het gezamenlijke politieke besluit leidde tot het Memorandum van Vlissingen. Het streefbeeld luidt daarin als volgt: *'De goede ontwikkeling van de fysieke karakteristieken van het watersysteem van het Schelde-estuarium bewaren, en het creëren van een optimale balans tussen veiligheid, toegankelijkheid en natuurwaarden.'* Een dergelijke volzin is abstract en geeft nog geen concrete invulling aan het te voeren beleid en beheer van het Schelde-estuarium. Van Hoof:



Ir. Jozef van Hoof, secretaris van de Technische Schelde Commissie

"Die nadere uitwerking is in handen van de TSC gelegd. Nog in 2002 moet zij met uitgewerkte voorstellen komen voor grensoverschrijdende samenwerking omtrent het beleid en beheer van estuarium, daarbij recht doend aan de eisen die de EU Kaderrichtlijn Water stelt. Om tot een gemeenschappelijk technisch en nautisch beleid voor het Schelde-estuarium te komen, zullen nieuwe bestuurlijke structuren worden opgezet, overkoepeld door een hernieuwde TSC. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het beheer moeten duidelijk afgesproken worden. De gezamenlijkheid moet bij voorkeur gevonden worden in een Nederlands-Vlaamse organisatie die als taak krijgt om het gemeenschappelijke beleid voor het estuarium voor te bereiden. Voor een goede onderbouwing dient de TSC al uiterlijk in september 2002 voorstellen te doen voor een degelijk onderzoeks- en monitoringprogramma ter ondersteuning van de grensover-

schrijdende samenwerking. Nadrukkelijke wens is om de organisatie eenvoudig te houden, met zo kort mogelijke lijnen naar de politiek verantwoordelijken, om zo de slagvaardigheid te bevorderen. In het memorandum is reeds afgesproken dat het gezamenlijke nautische beheer van het Schelde-estuarium al op 1 januari 2003 zal starten. Verder nodigt het memorandum alle havens in de Schelderegio uit om geregeld een 'rondetafelgesprek' met elkaar aan te gaan. Zo kunnen ze hun samenwerking versterken en de regeringen adviseren over strategische regionale havenontwikkeling en -beleid."

PROSES

Van Hoof: "Op basis van het in de LTV geformuleerde streefbeeld zullen Vlaanderen en Nederland binnen twee jaar een ontwikkelingsschets voor het estuarium voor de middellange termijn (2010) opstellen. Voor het maken van deze schets zullen in elk geval een

TECHNISCHE SCHELDE COMMISSIE

In 1948 richtten de bevoegde ministers van België en Nederland een bilaterale adviserende commissie op, de 'Technische Schelde Commissie'. Deze werd samengesteld uit hooggeplaatste functionarissen van beide zijden die een mandaat hadden om overleg te plegen over alle technische vragen, die zouden rijzen rond het beheer van het estuarium. Deze Commissie, die ongeveer eenmaal per jaar samenkomt, is erin geslaagd om vertrouwen tussen de administraties van beide landen op te bouwen en heeft een grote invloed op alle politieke beslissingen die het estuarium aanbelangen.

strategische milieueffectrapportage en een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden verricht. In beide studies zullen in ieder geval drie verdiepingsscenario's worden bestudeerd. Daarnaast zal de mogelijkheid van een verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde worden onderzocht. Deze verbinding dient om extreem hoge waterstanden bij stormvloed aan beide zijden van de grens te verlagen. Tot slot zal voor de schets een studie worden verricht naar een natuurontwikkelingsplan voor het Schelde-estuarium. Voor het uitvoeren van alle ondersteunende studies zijn beide landen thans gevorderd met het instellen van een Vlaams-Nederlandse projectdirectie. Het project heeft de naam PROSES (**P**rojectdirectie **O**ntwikkelingsschets 2010 **S**chelde-**e**stuarium) gekregen en de projectdirectie zal gedu-

rende de komende twee jaar domicilie vinden in Bergen op Zoom. Deze directie krijgt inhoudelijke adviezen van vertegenwoordigers van ministeries en provincies die beleids- en beheerverantwoordelijkheid voor het estuarium dragen. Daarenboven stellen beide landen ieder een onafhankelijk gezaghebbend persoon aan. Deze moet de meningen van lokale overheden, belangengroepen en niet-gouvernementele organisaties verzamelen. Doel hiervan is om tot een ontwikkelingsschets te komen die breed maatschappelijk gedragen wordt."

BESLUIT

Van Hoof besluit met: "Als binnen twee jaar, najaar 2004, alle studies afgerond zijn en hierover maatschappelijke consensus bereikt is, zal een nieuwe schets met ontwikkelingsvarianten voorliggen met

Het logo van het onderzoeks- en monitoringprogramma dat de Technische Schelde Commissie zal opstellen. Het logo van PROSES was bij het ter perse gaan van deze nieuwsbrief nog niet definitief vastgesteld.



concrete beheer-, beleids- en inrichtingsplannen. In het Memorandum van Vlissingen is reeds overeengekomen om over deze ontwikkelingsschets binnen een daaropvolgende termijn van negen maanden tot politieke besluitvorming te komen. Het is dus nieuwsgierig uitkijken naar de resultaten van de studies." (LuHe)

Voor meer informatie:

Ir. Jozef van Hoof
Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel

S c h e l d e N i e u w s

Schelde
InformatieCentrum

LANGETERMIJNVISIE SCHELDE-ESTUARIUM

Gedurende de zomerperiode is hard gewerkt om de projectorganisatie PROSES (**P**rojectdirectie **O**ntwikkelingsschets 2010 **S**chelde-**E**stuarium) verder in te vullen. Project-directeur is dhr. H. van Zwam, plaatsvervangend directeur is dhr. J. Claessens. Ook de Vlaamse en Nederlandse voorzitter van het overleg van niet-rijkspartijen zijn bekend: resp. dhr. E. Baldewijns, oud-minister van Openbare Werken in Vlaanderen en dhr. J. Hendriks, oud-commissaris van de Koningin van de provincie Overijssel. Het adres van PROSES is Postbus 299, 4600 AG Bergen op Zoom. Het bezoekadres: Jacob Obrechtlaan 3a, 4611 AP Bergen op Zoom, tel. (+31) (0)164 212800.

VOORTGANGSRAPPORTAGE 2001

NATUURCOMPENSATIEPROGRAMMA WESTERSCHELDE

In onze nieuwsbrief 30 van maart jl. belichtten we de stand van zaken rond de natuurcompensatiemaatregelen in de Westerschelde. Inmiddels is de voortgangsrapportage 2001 verschenen. Het rapport beschrijft de verschillende binnendijkse en buitendijkse projecten. Ook de ontwikkelingen die voortkomen uit de evaluatierapportage 1998-2001 krijgen aandacht, evenals de Ingebrestelling van Nederland door de Europese Commissie. Nieuwe buitendijkse projecten zijn de veerpleinen van de veerhavens Kruiningen en Perkpolder en de bescherming van het schor van Waarde. Meer info vindt u op www.scheldenet.nl dossier natuurcompensatie. Vragen

over binnendijkse projecten kunt u richten aan dhr. R. Mooij van de provincie Zeeland, tel. +31 (0)118 631987 of mw. W. Dekker van de Dienst Landelijk Gebied, tel. +31 (0)113 237911. Voor buitendijkse projecten zijn dit dhr. L. Harpe of dhr. A. van Berchum van Rijks-waterstaat directie Zeeland, tel. +31 (0)118 686000.

NIEUWS VAN HET SCHELDE INFORMATIECENTRUM

Sinds 5 juni is de site van het Schelde InformatieCentrum www.scheldenet.nl vernieuwd. Naast de lay-out is vooral de indeling van de site veranderd. Ook voor het brede publiek is de site nu goed toegankelijk en overzichtelijk. Wetenschappers en bestuurders zullen sneller de juiste informatie vinden via de nieuwe zoekmachine. Opmerkingen en tips om de site te verbeteren zijn altijd welkom: Schelde InformatieCentrum, Jolanda Duinkerke, tel. +31 (0)118 672293.

Voor scholieren van 10 tot 15 jaar is vorig jaar de onderwijsite www.schelde-estuarium.net ontwikkeld. Een uitgebreid lessenpakket, dat gratis te downloaden is, biedt interessante leerstof. Gezien de onderwerpen zijn de lessen bij verschillende vakken te gebruiken, zoals aardrijkskunde, geschiedenis, natuurkunde en omgevingsonderwijs. De site biedt de deelnemende scholen de mogelijkheid met andere scholen in contact te komen. Zo kan een uitwisseling ontstaan tussen Vlaamse en Nederlandse scholen aan de Schelde. Twee scholen zullen komend schooljaar elkaar aan de oevers van de Schelde ontmoeten.

Als matroos ben je manusje van alles

Volgend jaar maart is de Westerscheldetunnel klaar. Dat betekent het einde van de Provinciale Stoombootdiensten, oftewel de PSD. Schelde Nieuwsbrief zocht 'op de valreep' een PSD'er in hart en nieren op. Matroos Gilles Schot werkte er veertig jaar. Onlangs werd de rasechte Vlissingse door zijn collega's uitgezwaaid.

Gilles neemt mijn jas aan en steekt van wal: "Ik kwam door mijn schoonvader bij de PSD. Ik werkte eind jaren vijftig op bunkerbootjes voor de bevoorrading van schepen. Ik zwierf rond op de Westerschelde en had een mooie tijd. Maar ik kreeg verkering en mijn schoonvader vond dat ik een vaste baan moest zoeken. Ik

houten dekken en balustrades. Een onderhoudsbeurt duurde drie maanden. Dan was er zestig man bezig met roest afbikken en schilderen. Daarna kwam de schilder nog om het houtwerk af te lakken. Tegenwoordig is er nog één mannetje bezig. Die slaat af en toe ergens met zijn hamer tegen."

de ritueel. uren duurde het, op een gegeven moment hielp ik mee om de auto's te besturen, maar het duurde tot elf uur die ochtend tot het hele spul aan de overkant was ..."

"Toen hadden we natuurlijk mot met de aardappelwagens, die normaal al om vijf of zes uur overgingen. Dat moet je niet hebben, je vaste klanten

moet je te vriend houden. Als zo'n vrachtwagenchauffeur dwars wil liggen, zet hij z'n auto net een centimeter op de witte streep en dan kunnen er zo twee, drie vrachtwagens minder mee. Ik kon altijd goed met die mannen overweg en dan werken ze prima mee. Bij de eerste boot hoef je niks te zeggen, die mannen weten precies hoe ze moeten staan. Ze roepen tegen mekaar, hé,

iets verder vooruit dan kan Pieterse ook nog mee." "Als matroos ben je manusje van alles. Als er een kind met z'n vinger tussen de deur zit, pak je de verbandtrommel. Als de veiligheidsklep van een tankwagen met bananenpulp afspringt, loop je uren schoon te maken. 's Nachts probeer je de ankers en zwemvesten en controleer je de reddingsboten. Mooi werk, ik ben altijd fluitend naar mijn werk gegaan." (JD)



De grote passie van oud-PSD'er Gilles Schot: deze PSD-boot heeft hij tot in detail nagebouwd

werd gelijk bij de PSD aangenomen en kreeg twee dekens mee. Toen ik vroeg wat ik met die dekens moest, zeiden ze: 'Je bent 24 uur in dienst en je slaapt dus aan boord. Je begint als aflosser en werkt op alle veerboten, van 's middags één uur tot de volgende dag één uur.' En dus ging ik de ene keer naar Zierikzee, dan weer naar Veere of Terneuzen."

"Vroeger voeren we trouwens niet op boten. Het leken wel jachten met glanzende teak-

CIRCUS RENZ
Herinneringen heeft Gilles genoeg, zoals die keer toen Circus Renz meeging. "Ze hadden van tevoren gevraagd of ze 's nachts konden varen, maar dat was veel te duur. Dus stond 's morgens om drie uur het hele terrein bij Breskens vol met circuswagens en elke chauffeur moest drie auto's besturen. Dus dan gingen ze met een auto op de boot, renden er weer vanaf om de volgende te halen. En in Vlissingen hetzelfde

COLOFON

De Schelde Nieuwsbrief is een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse kwartaaluitgave van het Schelde InformatieCentrum. Abonnementen zijn gratis.

De nieuwsbrief valt onder verantwoordelijkheid van de in het Bestuurlijk Overleg Westerschelde participerende organisaties, de Administratie Waterwegen en Zeewezen, AMINAL afdeling Natuur en het Instituut voor Natuurbehoud. Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Europese Unie LIFE project MARS.

De in de nieuwsbrief gepubliceerde meningen weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs het beleid van de participerende organisaties.

SHELDE INFORMATIECENTRUM

Grenadierweg 31, Postbus 8039
4330 EA Middelburg
Telefoon (0118) 672293
Telefoon (0118) 672293
Fax (0118) 651046
E-mail: info@scheldenet.nl
Coördinator: Anja Phernambucq
Telefoon (0118) 672292

Schelde InformatieCentrum
op Internet
www.scheldenet.nl

CORRESPONDENTIEADRES BELGIË

Afdeling Natuur
Copernicuslaan 1 bus 7
2018 Antwerpen
Telefoon (03) 224 62 50
Fax (03) 224 60 87

REDACTIE

Marco de Bakker, Sandra Borowski,
Else De Schryver, Wim de Haan,
Leen Harpe, Ludo Hemelaer, Pierre
Kerstens, Ingrid Verbessem en
Thecla Westerhof

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang respectievelijk
Ed Stikvoort/Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Jolanda Duinkerke, LTV O&M, Albert
Mandemakers, Officiële Belgische
Postzegelcatalogus, Provincie
Zeeland, Rijkswaterstaat directie
Zeeland, Schelde Informatie-
Centrum, Stichting Cultureel Erfgoed
Zeeland - Archeologie, Ed Stikvoort

VORMGEVING EN PRODUCTIE

ADZ, Vlissingen

OPLAGE

2.800

OVERNAME VAN ARTIKELN

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

ISSN 1382-9513