

GRENZELOZE Schelde

NIEUWS

België - Belgique
P.B.
9300 Aalst 1
3/3489

Afgiftekantoor Aalst 1
V.U. Marcel Rijdsams
Akenkaai 2bis
B-1000 Brussel

40

INHOUD

- 2 **Wallonië/Vlaanderen**
Toekomst Dender
nog niet uitgeklaard
- 5 **Vlaanderen/Brussel**
Kwaliteit Zenne verbetert
afwaarts Brussel
- 7 **Brussel**
Op naar een betere inter-
modaliteit spoor-water in
de Haven van Brussel
- 7 **Brussel**
Een nieuw stormbekken
in opbouw in Vorst
- 7 **Brussel**
Diagnose voor de
Brusselse rollen
- 8 **Wallonië**
Arme Dender...
Arme biodiversiteit!
- 9 **Nederland**
Het belang van een
consistent opererende
overheid
- 10 **Nederland**
Zeeweringen: werken
aan veiligheid in Zeeland
- 11 **Frankrijk**
Verbinding Seine-Schelde
- 12 Activiteiten in het
Scheldebekken..

Grenzeloze Schelde



Escaut sans Frontières

Een uitgave van
Grenzeloze Schelde -
Escaut sans Frontières,
internationaal samen-
werkingsverband
voor de verbetering
en het herstel van het
ecosysteem in en om
de waterlopen van
het Scheldebekken.



► Een nog actieve steengroeve (ontginning van porfier) in Lessines aan de Dender

► Volgende pagina

De Dender stroomt van het Waalse naar het Vlaamse Gewest: van Henegouwen langsheen Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen om te Dendermonde uit te monden in de Schelde.

De betrokken instanties, op de eerste plaats de Gewesten, stippelen tot vandaag echter hun beleid voor de rivier eerder onafhankelijk van elkaar uit.

De werkgroep 'Dender' van Grenzeloze Schelde wil zich, in samenwerking met Natuurpunt en Centrum De Waterkant, inzetten voor een meer integrale en grensoverschrijdende bekkenaanpak zoals die ook door de Europese Unie wordt voorgestaan en wil grensoverschrijdende informatie, contacten en samenwerking tussen de verschillende instanties bevorderen.

Interregionale verkenning met het oog op een gezamenlijke langetermijnvisie

Een eerste stap in de vernieuwde samenwerking tussen de milieu- en natuurverenigingen en geïnteresseerde burgers in beide landsdelen, was de informele kennismaking met en beleving van de Dender op 20 en 21 augustus laatstleden. Tijdens een tweedaagse fiets- en boottocht van Ath tot Geraardbergen, verkenden en bespraken een 100-tal vertegenwoordigers van overheidsinstanties (bestuurders en ambtenaren), natuur- en milieuverenigingen en geïnteresseerde burgers uit het Vlaamse en Waalse Gewest, gezamenlijk de gehele loop van de Dender.

Deze verkenning vormt ook het begin van een hele reeks info-, ontmoetings- en studieactiviteiten in 2007 en 2008 waarin de 'Langtermijnvisie voor de Dender' centraal staat.

Stagnerende waterkwaliteit

Blijkt men terug naar de situatie van 15 tot 20 jaar geleden, dan valt in **Vlaanderen** de grote positieve evolutie van de waterkwaliteit op. Van een 'open riool' eertijds evolueerde de Dender tot het waterkwaliteitsniveau 'aanvaardbaar tot goed'. Hetzelfde geldt ook voor de meeste zijlopen van de Dender, zoals de Bellebeek.

Maar de laatste jaren wordt vastgesteld dat de waterkwaliteit stagneert, waardoor de doelstelling om 'viswaterkwaliteit' te behalen niet wordt gerealiseerd.

Aqua-fin spendeerde de laatste 15 jaar nochtans 230 miljoen euro aan waterzuiveringsinfrastructuur te Geraardsbergen, Galmaarden, Zandbergen, Ninove, Aalst en Liedekerke. Ook de bedrijven staken veel energie en geld in eigen waterzuivering.

De komende 5 jaar zouden deze aanpassingen er moeten voor zorgen dat het thans gehaalde percentage van 67 % zuivering van de huishoudelijke afvalwaters in de Denderstreek kan opgevoerd worden tot een zuiveringsgraad van 80 %.

Voor de resterende 20% ligt de bal in het kamp van de **gemeenten**. De aansluiting van riolering op collectoren en ook de verder uitbouw van het rioleringsnetwerk vallen onder hun bevoegdheid.



► RWZI Bilhée (IPALLE)

In **Wallonië** kleurt het plaatje iets grijzer: de biologische kwaliteit van de Oostelijke Dender is matig, die van de Westelijke Dender is slecht en op de gekanaliseerde Dender werd een matige tot slechte kwaliteit gemeten (periode 2000-2002).

Integrale benadering

De **Vlaamse overheid** werkt tegen eind dit jaar een integraal **bekkenbeheerplan** af om de diverse functies van de Dender verder te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen in samenwerking met alle betrokken wateractoren.

Opvallend is dat in het ontwerpplan weinig aandacht gaat naar de afstemming met het stroomopwaartse deel van de Dender in het Waalse Gewest. Het beheer van de Waalse Dender heeft nochtans belangrijke invloed in het stroomafwaartse Vlaanderen: waterkwaliteit, overstromingsrisico's, natuurontwikkeling, scheepvaart, ...



► Bekkencoördinator Annelies Sevenant (Vlaanderen)

Aan **Waalse zijde** doet men nieuwe pogingen inzake een integrale benadering van de Waalse Dender via de heroprichting van het 'Contrat de rivière Dendre' ('Riviercontract Dender'). Maar ook hier voorlopig geen afstemming met Vlaanderen...

Waterbeheersing

De Dender is altijd al een grillige rivier geweest. De Kelten, die in de 5^{de} tot de 3^{de} eeuw voor Christus in de Denderstreek woonden, noemden de rivier 'Tanera', wat wil zeggen 'de woelige, de bruisende'.

Meestal kennen we de Dender echter als een 'luie' rivier.

De Dender is voor 91% afhankelijk van de regen, zij is een typische '**regenrivier**' met grote debietschommelingen en een groot verval. Als het overvloedig regent, kan het debiet oplopen tot 100 m³/s en wordt de Dender een zeer snel stromende rivier.

Vroeger trad de Dender in de winter buiten haar zomerbedding en werden de laaggelegen meersen bevoloed. Nu is de Dender eerder bekend om haar overstromingsgevaar. Doordat er minder water in de grond dringt (door bebouwing, industrialisatie, wegenbouw en drainage van weilanden), vloeit meer water sneller af naar de Dender. Ook de extremere weersomstandigheden dragen hun 'druppeltje' bij.

In **droge periodes** komt er weinig water in de Dender. Het debiet loopt terug tot 0,4 m³/s, wat wil zeggen dat het water praktisch stilstaat. In die droge periodes kun je de Dender bijna vergelijken met een hele rij meertjes vol stilstaand water, van elkaar gescheiden door 13 sluizen en stuwen. Zonder die sluizen en stuwen zou de Dender onbevaarbaar zijn: zij houden het waterpeil voldoende hoog zodat scheepvaart mogelijk blijft.

Dit soms lage debiet heeft ook een grote invloed op de waterkwaliteit (lozingen worden minder verdund). Langdurige droogte en warmte in de zomer kunnen tevens leiden tot onvoldoende zuurstof in het water, met vissterfte tot gevolg.

Algemeen wordt aanvaard dat de rivier **meer ruimte** moet krijgen om schade bij overstromingen te beperken. Naast buffering van het overtollige water moet vooral aandacht gaan naar het systematisch ophouden van het water op alle niveaus (poelen, beken, stuwen), meer indringing van het water in de bodem, een vertraagde afvoer en het behouden van een voldoende diepe waterkolom. Deze aanpak schept natuurlijk ook nieuwe kansen voor de natuurontwikkeling.

Vissen in de Dender - Natuurontwikkeling - Zachte recreatie en Toerisme

De verbeterde waterkwaliteit zorgde voor een aanzienlijk ecologisch herstel en de terugkeer van de vissen. In 2006 werden op de Vlaamse Dender 27 vissoorten vastgesteld.



Maar zuiver water alleen is niet voldoende. Voor een verdere verbetering van de natuurwaarden van de Dender zal volgens Natuurpunt de kanalisatie met verharde oevers, die er op vele plaatsen nog is, moeten omgekeerd worden. Nu reeds heeft de vallei van de Dender, zeker het gedeelte Ath - Ninove, een uitgesproken groen karakter, onderbroken door relatief kleine en geconcentreerde stedelijke kernen. Stroomopwaarts Aalst treft men langsheen de Dender ook belangrijke bosgebieden aan, zoals het Osbroek, de Gerstjens, de Wellemeersen en de Kapellemeersen.



Uitbreiding van meer natuurlijke oevers, moeraszones en rietkragen kan de planten- en dierenrijkdom doen toenemen en is ook bevorderlijk voor de aan belang winnende zachte recreatie (hengelsport, wandelen, fietsen, varen, natuurbeleving).



Het uitstekende fietspad langsheen bijna de gehele Dender maakte van de Dender één van de belangrijkste fietshoofdassen in ons land. Op Waals grondgebied tussen de gewestgrens en Lessines betekent een strook van circa 10 km die - vooral bij regen - minder goed berijdbaar is, een grote rem voor het grensoverschrijdend karakter van het fietspad.

Bevaarbaarheid

Ook bij de **Vlaamse waterwegbeheerder WenZ** en de **Waalse MET** zijn er plannen. De verhoging van de draagkracht voor scheepvaart tussen Aalst en Dendermonde van 600 naar 1350 ton en de vernieuwing van verschillende kunstwerken zouden het vrachtvervoer per schip afwaarts Aalst moeten stimuleren. Een logisch gevolg van de toegankelijkheid voor grotere schepen zou de inplanting van overslagcentra zijn. Worden deze aan elkaar gekoppeld? Zo ja, waar zullen die overslagzones komen?

Opwaarts Aalst is het goederenvervoer per schip van en naar Wallonië echter marginaal geworden. Tussen Aalst en Geraardsbergen kunnen schepen van 300 ton varen, in Wallonië zal dit pas kunnen als er gebaggerd wordt (in 2008?). Tien jaar geleden was de Waalse Dender even diep als de Vlaamse. Via een vicieuze cirkel van aanslibbing, geen onderhoud en minder scheepvaart, werd de verwaarlozing van en bijgevolg aanslibbing in de Dender steeds groter. Uiteindelijk opteerde het Waalse Gewest er de laatste jaren voor de Dender over haar gehele loop uit te baggeren. Een hoog kostenplaatje, dat hoeft niet gezegd, maar wellicht verantwoord teneinde ook de toekomstige overstromingen te vermijden. Maar welke gevolgen hebben al deze werken op de hoeveelheid water? Wat zal het gevolg zijn van de baggerwerken in Wallonië op de wateraanvoer (en dus overstromingsgevaar) naar Vlaanderen toe?



Integratie van water in de stad

De aanwezigheid van water heeft dikwijls een cruciale rol gespeeld bij het ontstaan en de bloei van onze historische steden. Waterwegen waren de eerste belangrijke handelswegen. Vandaag kan water in de stad als een echte troef uitgespeeld worden, waarbij de beleving van de burger centraal staat.

Terwijl in sommige steden de binnenwateren werden overweld of dichtgegooid, was de Dender steeds prominent aanwezig in de steden die ze doorkruiste. Nooit werd ze weggestoken onder de grond, zodat vervuiling en lozingen direct waarneembaar waren voor de bevolking.

De laatste decennia is de waterkwaliteit van de Dender sterk verbeterd, nu wordt de herwaardering van 'water in de stad' en de stedenbouwkundige integratie van de Dender ook een feit. Wonen aan het water is (opnieuw) een must, vele projectontwikkelaars spelen daar dan ook gretig op in.



Te Geraardsbergen (vernieuwing van de kaaien), Ninove (brug 't Oeverstekken), Denderleeuw (Schiptrekkersbrug) en Dendermonde (project 'De Dender loopt') in Vlaanderen zijn er reeds mooie realisaties die de bruisende Dender integreren in haar omgeving. In Aalst staan grootse plannen op stapel.

Daarenboven beschikken vele Dendersteden over een rijk historisch erfgoed, dat vaak in de directe nabijheid van de Dender gelegen is en ermee verbonden is. Niet onbelangrijk voor een toekomstige (her)waardering van de Denderomgeving ...

Nog vele vragen onbeantwoord

De meer informele ontmoeting en verkenning van 20 en 21 augustus krijgt een formeel vervolg op een eerste info- en debatavond op **20 november 2007**. Voor meer info, kijk vlug op de activiteitenpagina.



Mieke De Leeuw



Lijnvervangings Dender

De populieren langs de Dender van de brug te Zandbergen tot de sluis van Pollare zijn kaprijp en omwille van veiligheidsredenen voor de scheepvaart (beide oevers) en de gebruikers van het jaagpad (enkel op rechteroever) worden deze bomen dit najaar geveld. Over de zone van ongeveer 4 km komen in totaal 191 populieren voor waarvan 178 bomen zijn ingeplant langs de linkeroever tussen Zandbergen en de sluis van Pollare. Een heraanplant van 108 populieren (oude cultuurvariëteit), 54 Gewone en 13 Zwarte els wordt voorzien.

Nathalie Devaere, projectverantwoordelijke
Waterwegen en Zeekanaal NV,
Afdeling Bovenschelde,
Cel Beheer



VLAANDEREN / BRUSSEL

Kwaliteit van de Zenne verbetert afwaarts Brussel

Tussen de Waals-Vlaamse grens te Lembeek en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de zuurstofhuishouding van de Zenne sinds het jaar 2000 geleidelijk verbeterd door zuiveringsinspanningen op Waals en Vlaams grondgebied (o.m. in Nijvel, Tubize en Beersel). Globaal beoordeeld op basis van de Prati-index voor zuurstofverzadiging behoort de Zenne ten zuiden van Brussel nu tot de klasse 'matig verontreinigd', tegenover 'verontreinigd' vroeger. Ook de biologische kwaliteit is sterk verbeterd van 'slecht' naar 'matig' op de meeste meetplaatsen nu. Men treft reeds een (min of meer) gevarieerde macrofauna aan, met slakken, bloedzuigers, waterpissebedjes, platwormen, borstelwormen en larven van vliegen en muggen. Een enkele keer werd ook al een larve van een eendagsvlieg of een waterjuffer gevangen.

Maar de prangende vraag waar iedereen nu mee zit, is natuurlijk: resulteert de ingebruikname van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Brussel-Noord in een verbetering van de waterkwaliteit in Brussel en stroomafwaarts het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Om op deze vraag te antwoorden, onderzoeken we de meetresultaten van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) op drie strategische meetplaatsen: daar waar de Zenne Brussel verlaat, maar stroomopwaarts het lozingspunt van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) Brussel-Noord¹, stroomafwaarts de RWZI Brussel-Noord waar de Zenne het Vlaamse Gewest instroomt² en voor de monding in de Dijle bij Mechelen³.

We bekijken de evolutie van drie parameters: opgeloste zuurstof, ammonium en biochemisch zuurstofverbruik (BZV). Ammonium (stikstof in de gereduceerde vorm) is een goede indicator voor ongezuiverde huishoudelijke (en industriële) lozingen, terwijl het biochemisch zuurstofverbruik een maat is voor de hoeveelheid (biologisch afbreekbaar) organisch materiaal in de waterloop. Meetresultaten zijn beschikbaar t.e.m. september 2007. De onderstaande tabel geeft het gemiddelde weer voor de drie onderzochte parameters.

	346800 ¹		346500 ²		341000 ³	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Opgeloste zuurstof (mg/l)	3	4	2	6	1	3
Ammonium (mgN/l)	8	6	15	6	12	6
Biochemisch zuurstofverbruik (mgO ₂ /l)	57	11	55	18	56	24



Uit de gegevens blijkt een duidelijke verbetering. Deze is het sterkst voelbaar net stroomafwaarts het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Naast een stijging van het gemiddeld zuurstofgehalte is het ook van belang dat de perioden met uiterst lage zuurstofgehalten - tot vorig jaar een quasi permanente toestand in de zomerperiode - minder voorkomen. Toch werden ook in 2007 soms nog erg lage zuurstofgehalten opgetekend (0,7 mg/L¹, 2,4 mg/L² en 0,8 mg/L³).

De situatie is dus nog allerm minst optimaal te noemen. Zoals de voorgaande jaren beantwoordt de Zenne stroomafwaarts het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook anno 2007 nog helemaal niet aan de Vlaamse basiskwaliteitsnormen. In Vilvoorde worden deze overschreden voor opgeloste zuurstof, zwevende stoffen, biochemisch en chemisch zuurstofverbruik, ammonium, Kjeldahlstikstof, totale fosfor, orthofosfaat, geleidbaarheid, koper, lood en zink en toluen.

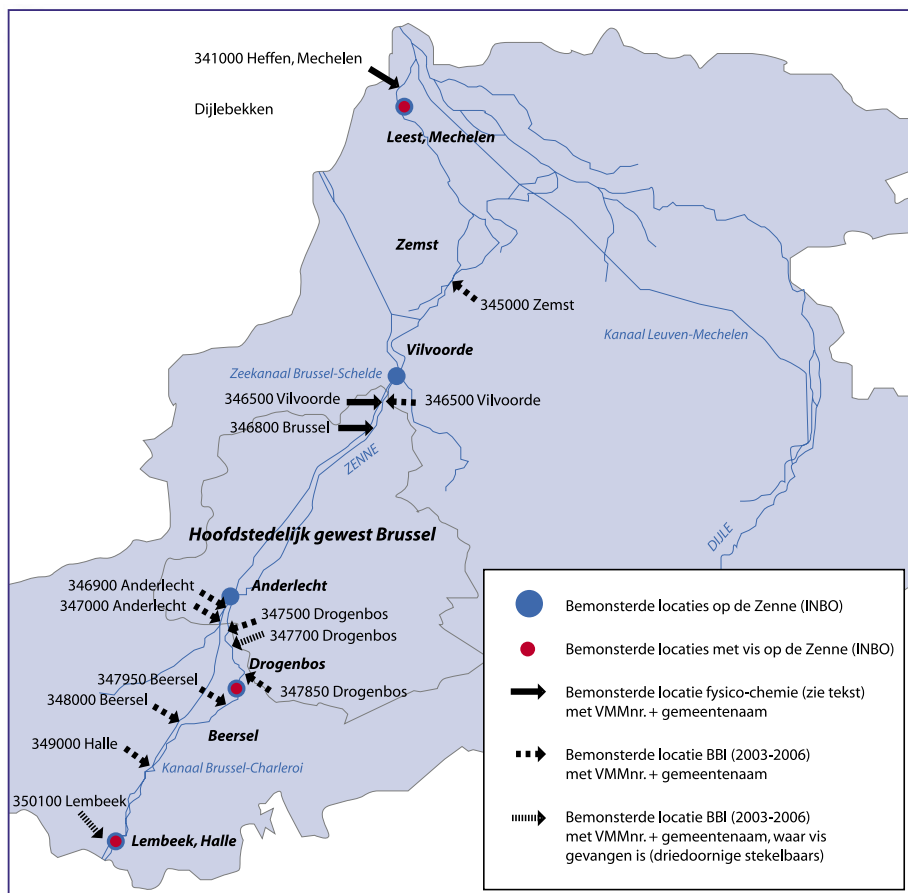
Het besluit is dus dat we voorzichtig optimistisch mogen zijn. Voorzichtig, want 2007 was een jaar zonder echte zomer... wellicht heeft dat ook een rol gespeeld in de vrij spectaculaire kwaliteitsverbetering.

..... Thierry Warmoes, VMM

¹ VMM-nr 346800: Haren, Vaardijk

² VMM-nr 346500: Vilvoorde, Budasteenweg

³ VMM-nr 341000: Heffen, steenweg op Blaasveld



Weer vis in de Zenne

In 2006 en 2007 werden er waterzuiveringsinstallaties langs de Zenne vernieuwd en werden er nieuwe installaties in gebruik genomen. De aanwezigheid van vis in de Zenne getuigt ervan dat deze recente inspanningen om het water te zuiveren al vruchten afwerpen. Het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) vond eind juli op drie plaatsen in totaal zes verschillende vissoorten. De Zenne is niet langer een dode rivier!

Op het eerste meetpunt, in Lembeek bij Halle, vingen de onderzoekers van het INBO driedoornige stekelbaars. Dichter bij Brussel, in Drogenbos, werd heel wat vis gevangen: honderden driedoornige stekelbaarzen en daarnaast ook tiendoornige stekelbaars, blankvoorn, blauwbandgrondel en riviergrondel. De opname gebeurde aan de Zennebeemden, waar de Zenne vrij natuurlijk meandert en de waterkwaliteit zichtbaar beter is dan op de andere locaties. In Anderlecht en in Vilvoorde vond het INBO nog geen vis, maar verder buiten Brussel, in Leest bij Mechelen, vingen ze paling.

Ook de VMM ving in de Zenne reeds een aantal vissen als toevallige bijvangst bij enkele hydrobiologische monsternamen ter bepaling van de BBI (Belgische Biotische index, gebaseerd op macroinvertebraten). Het betrof telkens driedoornige stekelbaarzen of niet op naam te brengen, zeer jonge exemplaren. De eerste vangst (1 driedoornige stekelbaars te Lembeek) dateert reeds van juni 2003. In juni 2005 waren er opnieuw vangsten in Lembeek, maar ook in Drogenbos.

De resultaten in 2007 zijn indrukwekkend, ook al zijn er nog niet veel vissen en zijn het vooral soorten die goed tegen vervuiling kunnen - zoals stekelbaars en blauwbandgrondel. Maar het is al een mooie verbetering op korte termijn.

Transport via het water en een multimodaal platform zijn twee nauw met elkaar verbonden elementen. Ook Brussel beschikt over een multimodaal platform met containerterminal, gelegen in de voorhaven vlakbij de verbrandingsoven van Neder-Over-Hembeek. Momenteel laat deze terminal nog geen efficiënte overgang van het water naar het spoor toe, te wijten aan een verouderde spoorweginfrastructuur. Het verkeer doorheen de haven dat per spoor gebeurt, bedraagt ... nauwelijks 1%. Het merendeel van de vervoerde containers (12.000 containers in 2006) worden op vrachtwagens geladen en bevinden zich ... op onze wegen.

Hiervoor wordt zeer binnenkort echter verbetering verwacht. Eind augustus werd namelijk van start gegaan met moderniseringswerken aan het spoorweginfrastructuur in de voorhaven. De eerste fase van de werken - uitgevoerd door Infrabel (beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur) - betreft de modernisering van vier wissels en drie sporen, dwarsbalken en ballast. Het betonnen van de kaai staat eveneens op het programma. Het einde van de werken is aangekondigd voor november 2007.

Een tweede fase zal van start gaan in mei 2008 en betreft de bouw van een spoorwegterminal, uitgerust met een gespecialiseerde installatie voor de behandeling van de containers. De duur van de werken wordt geraamd op 3 maanden. De totaalcost van het project, voorgefinancierd door de NMBS-Holding, bedraagt 5 miljoen euro. De bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedraagt 0,75 miljoen euro.



Dit artikel vindt u terug op de website www.infrabel.be (persbericht van 16/08/2007), de opmerkingen zijn afkomstig van de redactie.



Op het eerste gezicht lijken deze veranderingen positief. Toch zullen de kritische lezers zich vragen hebben gesteld bij het belang van een betere intermodaliteit op een dergelijke plaats.

In een hoofdstad als Brussel zou in principe enkel het intermodale 'bestemmingsverkeer' mogen worden aangemoedigd. Dit in tegenstelling tot het louter 'transitverkeer', ook al is het multimodaal, dat onze reeds verzadigde wegen en spoorwegen onnodig zou belasten!

Sylvie Posel

Tegen 2010 zal het Brussels Gewest zijn wateropvangnet hebben uitgebreid met een nieuw stormbekken in de gemeente Vorst. Het bouwwerk, met een capaciteit van 18.000 m³, wordt gebouwd in de Zijdeweverijstraat, op de site van Audi Vorst. De werken gingen van start in augustus en de duur ervan wordt op drie jaar geschat.

Het stormbekken zal bestaan uit twee deelbekkens, waarvan één met een capaciteit van 6.000 m³, de andere met een capaciteit van 12.000 m³. De constructie zal na graafwerken worden aangesloten op het bestaande rioleringsnetwerk via twee nieuwe afvoercollectoren (van 1.000 m lang in totaal). Na zware regenval zal het water uit het stormbekken worden overgepompt naar het bestaande netwerk, waarna het weggepompte water wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Brussel-Zuid.

De constructie van dit stormbekken is voortgevloeid uit de conclusies van een hydraulische studie die in 2000 werd uitgevoerd door de BIWD (Brussels Intercommunale voor Waterdistributie). Deze studie werd toen gerealiseerd in opdracht van de Directie Water van het BUV (Bestuur Uitrusting en Vervoer) naar aanleiding van de talrijke overstromingen en de zware regenval in de wijken rond de Sint-Denijsstraat en de Tweede Britselegerlaan. De laatste zware regenval en overstromingen die Vorst de voorbije maand juni troffen, brachten de dringendheid om dit probleem op een efficiënte manier te bestrijden nogmaals aan de oppervlakte.



► Weldra een stormbekken in Vorst, gelijkaardig aan dat van de Rodebeek



Meer info vindt u op www.vorst.irisnet.be en <http://evelynne.huytebroeck.be>, persdossier 29/06/2007.

Sylvie Posel



Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil het onderzoek naar de staat van de riolen en collectoren versnellen. Volgens een eerste schatting dient een derde van het rioleringsnetwerk op termijn te worden hersteld of vervangen. Binnen de 3 tot 4 jaar zal de inventarisatie rond zijn. Een welgekomen versnelling, gezien op dit ogenblik gemiddeld slechts een 35-tal kilometer netwerk per jaar wordt opgetekend. Dit is totaal onvoldoende als je weet dat het Brusselse netwerk 1.500 km telt. De exacte kostprijs van de operatie is nog niet gekend.



Het Rioolmuseum van de Stad Brussel werd gerenoveerd en eind juni 2007 opnieuw geopend. Voor meer informatie kunt u de website raadplegen www.brucity.be, rubriek 'Museum', 'Rioolmuseum'. Adres: Octrooipaviljoen, Anderlechtsepoort, 1000 Brussel

Sylvie Posel

Het fiets- en vaartraject van Ath naar Ninove, dat op 20 augustus door Grenzeloze Schelde werd georganiseerd, was zeer aangenaam. Jammer genoeg was het niet mogelijk om de huidige, langs het Waalse traject overgebleven natuur te vergelijken met de oorspronkelijke situatie zoals afgebeeld op de Ferraris-kaarten of in bepaalde toeristische folders.

Sinds 1936 kreeg de Westelijke Dender, kronkelend door een landelijk kader, te kampen met vervuiling afkomstig van de verffabrieken van Leuze. Langzaam maar zeker werd de rivier een stinkende open riool. Rond 1970 werd ze rechtgetrokken en de omliggende terreinen werden verkaveld! In de jaren 90 werd de Dender te Ath overwelfd, hetgeen het ecologisch netwerk definitief onderbrak.

Wat rest er van deze vroeger zo overvloedig aanwezige natuur? Kijk maar naar het kleine natuurgebied van Villers-Saint-Amand (1972, het eerste van West-Henegouwen) dat op het gewestplan oorspronkelijk werd omsloten door een groene zone, maar dat gedeeltelijk moest verdwijnen ten voordele van de gewasbouw en waarvan de hagen en de treurwilgen tot en met het laatste exemplaar verdwenen zijn. Tenslotte is er nog het beboste domein van Moulbaix met zijn vijvers en natte natuur. Ook dit gebied bevindt zich in slechte staat en zou dringend moeten worden beschermd, net als de natuurlijke habitats van het Technisch Instituut van de Franse Gemeenschap ...



► Drainage van het natuurreervaat van de lage weilanden van de Dender



► Kalkgroeve van Maffle, langs de Oostelijke Dender

De Oostelijke Dender heeft iets meer van haar natuurlijke staat kunnen behouden, hoewel ook hier de vervuiling regelmatig toeslaat. Langs haar loop bevinden zich een aantal natuurlijke habitats die jammer genoeg verwaarloosd zijn door verenigingen die deze natuurgebieden in principe beheren. Onder de enkele overblijvende sites vinden we bijvoorbeeld de kalkgroeven van Maffle waarvan een deel vroeger natuurgebied was.

CHOC Nature deed een voorstel tot herlancering van een project aangaande het toeristisch circuit RAVeL¹ en de waterwegen. De natuurlijke biotopen van de Oude Abdij van Cabrom Casteau, beschermd door het CRMSF², hebben verregaande wijzigingen ondergaan. In de toekomst zullen CHOC Nature en Park Paradisio samenwerken om de exotische fauna en flora op harmonieuze wijze te laten gedijen naast de inheemse soorten.

En de gekanaliseerde Dender? De ene vervuiling na de andere! Wat het natuurlijk patrimonium betreft, is het natuurgebied van de lage weilanden (Bas-Prés) van de Dender het enige wat nog overblijft van een omvangrijk vochtig gebied. Het moeras van Papignies had sterk te lijden onder drainages en onder de aanleg van de autoweg A8. CHOC Nature verkreeg nochtans van de overheid ruimschoots compensaties, maar deze werden jammer genoeg van tafel geveegd door natuurfundamentalisten.

En de gebetonnerde RAVeL op de plaats van de oude jaagpaden? Een faciliteit ten koste van de fauna en flora. Bovendien verdwijnen door het maaien van de oevers van de Dender ook andere plantensoorten gezien deze activiteiten niet wetenschappelijk worden opgevolgd.

Via de website www.chocnature.be kunnen de dossiers uit dit artikel, samen met nog tal van andere, in detail worden geraadpleegd. Indien men het aftakelingsproces van de biodiversiteit in het Denderbekken werkelijk wil tegengaan, moet er dringend een reddingsplan op tafel komen. Wie CHOC Nature wil steunen of een dossier op zich wil nemen, is dus welkom.

Guy Boosten, voorzitter van CHOC Nature
CHOC Nature asbl - Tel. & Fax: 0032 68 28 49 16 - Email: chocnature@hotmail.com

¹ RAVeL: Réseau Autonome de Voies Lentes (Wallonië). Ontstaan in oktober 1995 met als doel een netwerk met routes tot stand te brengen voor voetgangers, fietsers, andersvaliden en ruiters waar dat mogelijk is.

² Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles de la région wallonne: Koninklijke Commissie voor Monumenten, Sites en Opgravingen van het Waalse Gewest.

Regelmatig hoort men in Nederland verzuchten dat de inspraakmogelijkheid in de besluitvorming over grote projecten te ongelimiteerd is. Er zijn voorbeelden van grote projecten die stilliggen vanwege relatief kleine tekortkomingen in de besluitvorming. Deskundigen adviseren de overheid in dit verband maatschappelijke actoren vroeger bij de planvorming te betrekken om aldus betere plannen te maken en het draagvlak ervoor te vergroten. De kans op juridisch malheur wordt erdoor verkleind, zo is de gedachte.

Rond het Schelde-estuarium is in de afgelopen jaren volgens deze lijn gewerkt. In deze nieuwsbrief is daar meermaals aandacht aan besteed.

Na het uitkomen in 2001 van een langetermijnvisie voor het estuarium, is tussen 2003 en 2005 concrete invulling gegeven aan de gewenste ontwikkelingen tot 2010 op het gebied van Veiligheid, Toegankelijkheid en Natuur. De plannen staan beschreven in de Ontwikkelingsschets 2010 (OS2010), die de resultante is van actuele wetenschappelijke inzichten en bestuurlijk-maatschappelijke afstemming.

Voor het opstellen van de OS2010 zijn de overheden van Vlaanderen en Nederland niet over één nacht ijs gegaan. Er is geïnvesteerd in een sterk bezet projectbureau, een breed afstemmingsforum, alsmede in wetenschappelijk onderzoek naar de effecten op de economie, ecologie en veiligheid. Kortom, de OS2010 is niet te bestempelen als een wild idee of ambtelijk niemendalletje. De regeringen stelden zich dan ook pontificaal achter deze schets en beklonken de overeenstemming in een verdrag. Maar zo'n verdrag is pas écht geldig als ook de parlementen er mee hebben ingestemd.

Dat laatste blijkt in Nederland niet vanzelfsprekend. Het verdrag bevat ondermeer afspraken over natuurontwikkeling langs de Westerschelde, die in Zeeland veel weerstand oproepen. De Tweede Kamer is daar bovenop gesprongen en pleit in meerderheid voor aanpassing van het verdrag. Daarmee neemt ze feitelijk afstand van de met veel zorg opgestelde OS2010. Opmerkelijk is dat sommige regeringsfracties zich tegen het beleid van hun eigen regering keren. Dualisme van de bovenste plank, maar bepaald geen consistent opererende overheid.

En de regering? Die staat in elk geval niet pal voor de totale inhoud van het verdrag. Steeds opnieuw biedt zij, in samenspel met het provinciebestuur van Zeeland, ruimte voor speculatie over alternatieven voor de voorgenomen natuur-

ontwikkeling, waarna keer op keer wordt aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn. Door deze weifelachtige houding is de Zeeuwse natuurontwikkeling een dossier op zich geworden, in plaats van een onderdeel van een integraal plan. Zowel de onderbouwing als de inhoud zijn naar de achtergrond gedrongen ten voordele van politieke beeldvorming. Door gebrek aan vastberadenheid hebben de overheden een situatie over zich afgeroepen waarbij niet langer inhoudelijke argumenten maar politiek prestige de gang van zaken bepaalt. De direct betrokkenen blijven bovendien onwenselijk lang tussen hoop en vrees leven.

Als het Nederlandse parlement het verdrag over de OS2010 niet ratificeert, ontstaat een lastige situatie. De regering kan tegemoet komen aan de bezwaren en proberen Vlaamse instemming te krijgen voor aanpassing van het verdrag. De kans daarop is echter nihil, omdat in Vlaanderen de indruk bestaat dat Nederland bewust zaken vertraagt. De regering kan ook berusten in het gebrek aan parlementaire steun en zonder verdrag de afspraken met Vlaanderen nakomen. In theorie kan ze daarvoor naar huis worden gestuurd door het parlement, maar dat lijkt geen reëel scenario. Een derde optie is dat de regering – niet gehinderd door een verdrag – gaat shoppen uit de OS2010. In praktische zin kan ze op die manier ook tegemoet komen aan de bezwaren van de Tweede Kamer en de natuurplannen uithollen of op de lange baan schuiven.

Het is evident dat de (Nederlandse) natuurbeweging zowel bij aanpassing van het verdrag als bij het shoppen haar hindermacht zal aanwenden om uitvoering van de natuurplannen af te dwingen door de verruiming van de vaargeul naar Antwerpen aan te vechten. En dat leidt dan vast weer tot verzuchtingen dat de inspraak in Nederland te weinig gelimiteerd is...

Vincent Klap, Zeeuwse Milieufederatie
Coördinator Werkgroep Schelde-estuarium en Delta Overleg
www.zmf.nl



Dijken en waterkeringen beschermen Nederland en haar inwoners tegen water. Het land is laag gelegen en daardoor kwetsbaar voor overstromingen. De dijken hebben het soms zwaar te verduren. Hoogte, breedte én steenbekleding bepalen de veiligheid van een dijk. Projectbureau Zeeweringen zorgt ervoor dat ruim 300 kilometer waterkeringen in de provincie Zeeland een betere en sterkere steenbekleding krijgt.

Na de watersnoodramp van 1953 zijn in Zeeland alle dijken verhoogd en versterkt. Voor het grootste gedeelte zijn ze bekleed met natuursteen (stortsteen) of betonblokken. Tijdens inspectie in de jaren negentig bleek deze steenbekleding op veel plaatsen niet sterk genoeg om een superstorm te kunnen doorstaan. Een superstorm is een storm die eens in de 4000 jaar kan voorkomen. Ter vergelijking: de stormvloed van 1953 was een storm die gemiddeld eens in de 250 jaar voorkomt.

Steenbekleding versterken

Sinds 1997 is projectbureau Zeeweringen verantwoordelijk voor de dijkversterkingen. Het projectbureau is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, waterschap Zeeuwse Eilanden en waterschap Zeeuws-Vlaanderen. In 2015 moet de klus geklaard zijn.

Het projectbureau Zeeweringen vervangt de oude steenbekleding op de dijken door nieuwe zwaardere blokken of brengt er een laag stortsteen met asfalt op aan. Waar mogelijk worden bestaande betonblokken hergebruikt door ze op hun kant terug te plaatsen. Er is ruim 900 miljoen euro gereserveerd voor het versterken van de steenbekleding in Zeeland.



► Het plaatsen van nieuwe betonzuilen

Omgeving

De omgeving speelt bij de planning van het werk een belangrijke rol. Tussen oktober en april worden geen dijken opengebroken. De kans op storm vormt dan een te groot risico. In de maanden die voor de uitvoering van het werk overblijven, beleven ook natuur en recreatie hun top. Dijken zijn meer dan alleen verdedigingslijnen. Het zijn ook kleine natuurgebieden. Het projectbureau houdt bij alle werkzaamheden rekening met flora en fauna. Maar ook met recreanten en omwonenden, voor wie wegafsluitingen en lawaai overlast kunnen betekenen. Ook kan het extra vrachtverkeer de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Dit vereist speciale aandacht, zoals een zorgvuldige planning van de transportroutes. En dan zijn er nog de landschappelijke en cultuurhistorische aspecten. Het is een uitdaging om de vele - vaak tegenstrijdige - belangen met elkaar te verenigen. Intensief contact met de omgeving en communicatie met belanghebbenden en omwonenden staan daarom bij het projectbureau hoog in het vaandel.

Kennis

Voor de keuze van de beste steenbekleding is onderzoek nodig. In grote waterbassins worden golven nagebootst om dijkbekledingen te testen. Op bepaalde dijken liggen proefvakken met verschillende soorten dijkbekleding. Dit alles moet leiden tot vernieuwende technieken voor dijkversterking die nog veiliger en milieuvriendelijker zijn.

Toekomst

In de afgelopen tien jaar is 120 kilometer dijk versterkt. Tussen nu en 2015 staat er nog 180 kilometer op het programma. Er moet dus stevig aangepakt worden. Maar na afloop van het project zijn de Zeeuwse dijken technische hoogstandjes, die veiligheid bieden voor de komende vijftig jaar en een mooie plek vormen voor mens, dier en plant.

Anneke McGovern
Projectsecretaris Projectbureau Zeeweringen
www.zeeweringen.nl

De internationale binnenvaartverbinding tussen het Seinebekken en het Scheldebekken is opgenomen in het Trans Europees Netwerk (TEN) voor goederenverkeer (goedgekeurd door het Europees Parlement en de Raad in 1996, gewijzigd in 2004). De binnenvaartverbinding Seine-Schelde is een van de dertig prioritaire projecten. Er zijn twee prioritaire secties gedefinieerd: Compiègne-Cambrai (een nieuw kanaal in Noord-Frankrijk tussen Compiègne op de Oise en Cambrai op de Schelde met een capaciteit van 20 miljoen ton) en Deûlémont-Gent (verbetering van de vaarweg in Frankrijk-Vlaanderen).

Anita Villers, voorzitter van de vereniging EDA (Environnement et Développement Alternatif) aan het woord:

De verbinding Seine-Schelde is een belangrijke troef om de ambitieuze en recent vastgelegde Europese doelstellingen van het Kyoto-protocol te bereiken. Dertig jaar heeft EDA er op gewacht! De beslissing om voor het goederenvervoer een alternatief over het water van die omvang te bouwen, is eindelijk omgezet naar de realiteit.

Onze vrees

De reeds 'uitgemaakte' feiten die wij betwisten:

- De groei van het goederenvervoer in Europa wordt als onvermijdelijk beschouwd: het kanaal heeft inderdaad alle troeven om het wegverkeer te ontlasten en de bevoorrechte verbinding te worden met de havens van Duinkerke en Rouen. De verbinding mag in geen geval een toename veroorzaken van 'overbodig' transport. Bevoorrading op korte afstand moet prioritair blijven.
- De stijging van de behoefte aan water van de naburige bevolking wordt als vanzelfsprekend beschouwd terwijl waterbesparing een prioriteit moet zijn.
- In een ander domein: het beheer van de werken wordt 'te structureren' genoemd, wat ons onvoldoende lijkt. In het bijzonder als de weerhouden financieringswijze bestaat uit een partnercontract tussen overheid en privé, moeten er vanaf nu voorzieningen gepland worden die de garantie bieden dat de gebruiksmodaliteiten van het kanaal bepaald worden volgens het algemeen belang en ook democratisch gecontroleerd worden. Onze vrees wordt versterkt door het feit dat de verdeling van de financiering tussen de verschillende partners niet gepreciseerd is.

Onze spijt

Het deel van de beoogde markt gaat van 3% naar slechts 8% in 2020 en 12% in 2050: de modale transferdoelstelling is niet ambitieus en zelfs teleurstellend voor zo'n belangrijke investering.

In het deel van het enorme dossier dat wij hebben geraadpleegd, hebben we in elk geval niets gevonden over:

- Indicaties over de waterdichtheid van het kanaal zelf.
- Het soort transportmiddelen voor de activiteit op de werf.
- De multimodale platforms: het aandeel van de spoorwegen blijft zwak.
- De werken om het kanaal met het Europese netwerk te verbinden, genieten niet dezelfde bezorgdheid voor het leefmilieu als het kanaal zelf (de Leie, een rivier die beschouwd wordt als kunstmatige waterweg, zal geen ecologische aanpassing van haar oevers krijgen: het worden stortstenen over de hele hoogte en damplaten).
- Het wegtransport komt wel aan bod als het gaat over de aanwezigheid van een autoweg in de nabije omgeving, vervuiling, geluid, maar niet in het kader van herwinning van het duurzaam evenwicht tussen de transportmodi (heffing op vrachtvervoer tegenover tolgeld op het transport langs het water? Het ontwerp van de 'prioritaire' A 24 en dus het risico op de afleiding van de goederen van het water naar de weg omdat de toelating wordt beoogd voor ladingen van 44 ton om zo het wegtransport van zeecontainers mogelijk te maken).

Deze opmerkingen staan vermeld in het register 'Enquête publique' van maart 2007.

Anita Villers, EDA
anita.villers@free.fr - www.eda-lille.org



Voor het project verbinding Seine-Schelde zijn twee prioritaire secties gedefinieerd: Compiègne-Cambrai (een nieuw kanaal in Noord-Frankrijk tussen Compiègne op de Oise en Cambrai op de Schelde met een capaciteit van 20 miljoen ton) en Deûlémont-Gent (verbetering van de vaarweg in Frankrijk-Vlaanderen).



Voor meer info over 'Verbinding Seine-Schelde', raadpleeg de artikels verschenen in Grenzeloze Schelde Nieuws 34 et 36 of surf naar www.seineschelde.be.

Een 'Denderend' debat

Als vervolg op de fiets- en vaartweedaagse langs en op de Dender in augustus, nodigt werkgroep 'Dender' van Grenzeloze Schelde u graag uit op dinsdagavond **20 november**.

In samenwerking met Centrum De Waterkant* en Natuurpunt organiseert zij in Geraardsbergen een info- en debataavond met als thema 'Langetermijnvisie voor de Dender' (van 19u tot 22u).

Op de agenda staan de verschillende opmerkingen en suggesties die aan bod kwamen tijdens de inspraakronde van het bekkenbeheerplan Dender evenals hoe het planningsproces verder zal verlopen, gebracht door het bekkensecretariaat Dender (Vlaanderen).

Spreekers van de waterwegbeheerders uit Vlaanderen en Wallonië (W&Z, afdeling Bovenschelde en MET) en de diensten bevoegd voor natuurbeleid (Agentschap voor Natuur en Bos) zullen nader ingaan op enkele vraagstukken rond bevaarbaarheid, waterafvoer, recreatieve uitbouw, natuurontwikkeling langs de Denderoevers, ...

De organisatoren willen de betrokkenen langs beide zijden van de taalgrens samenbrengen om antwoorden te zoeken op deze vragen. De diverse functies van de Dender - waterafvoer, transport, recreatie en natuur, ... - kunnen er alleen maar beter van worden.

Voor meer info en om in te schrijven kan u terecht op www.grenzelozeschelde.org, bij werkgroep Dender.

* De Waterkant is een nieuw natuur- en milieucentrum in Aalst voor educatie, vorming en opleiding over water, waterlopen, natte natuur en integraal waterbeheer in het Denderbekken. Vanaf september 2007 biedt het Centrum De Waterkant educatieve activiteiten aan in de omgeving van de Dender! Voor meer info over het centrum en de activiteiten kan u terecht op www.dewaterkant.org.



Milieueducatieve boottochten in het Waals Gewest 'L'Environnement au fil de l'Eau'



Van 9 tot 30 april 2008 organiseert de vzw Cours d'Eau, partnerorganisatie van Grenzeloze Schelde, haar jaarlijkse milieueducatieve boottochten op de **Beneden-Samber, het Centrumkanaal en het Kanaal Charleroi-Brussel**. De scholen uit de regio krijgen onder begeleiding van gepassioneerde lesgevers een fascinerend decor te zien en dit van op een boot die hiervoor speciaal is ingericht.

Deze boottochten, gesteund door de DGRNE en de provincie Waals-Brabant, staan eveneens open voor verenigingen en kunnen makkelijk gecombineerd worden met andere activiteiten rond water(lopen).

Voor alle bijkomende informatie kan u terecht bij Cours d'Eau, tel. 00 32 2 206 12 04, per mail op info@coursdeau.be en op de webstek www.coursdeau.be.

Op woensdag 12 december 2007 grijpt in Brussel de Plenaire Vergadering van de Internationale Scheldec commissie (ISC) plaats. Hierop wordt de stand van zaken betreffende de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water in het grensoverschrijdende stroomgebiedsdistrict van de Schelde besproken. Ook de milieu- en natuurverenigingen zijn vertegenwoordigd. Grenzeloze Schelde zal deelnemen en houdt u in een volgende nieuwsbrief op de hoogte.

De projectgroep cartografie van Scaldit, een project in de schoot van de ISC, heeft een website ontwikkeld met kaarten van het Schelgedistrict die voor iedereen beschikbaar zijn via volgende link: http://carto1.wallonie.be/webgis_escout_public_VL/viewer.htm.

Voor meer info, zie www.isc-cie.com en www.scaldit.org.

www.grenzelozeschelde.org