

EEN eiland ALS MOGELIJKHEID

Ruimtelijke planners en ontwerpers zijn doorgaans 'landrotten': hun denkkader, tools en lexicon zijn afgesteld op het droge. Maar de zee lonkt. Dit gebied lijkt immers ongerepte ruimtelijke mogelijkheden te bieden; van luchthavens, diepzeehavens, kusteilanden, windturbineparken, energieatollen tot geheel nieuwe steden. Ook in het vraagstuk omtrent klimaatadaptatie lijkt de zee een erg aantrekkelijk werkveld. Kunnen we de kust beschermen door ingrepen in zee, zonder het huidige ruimtegebruik aan de kust te (ver)storen? Neem nu de monding van de Westerschelde... Een kritische kanttekening bij het toekomstverhaal van de Vlaamse Baaien.

Een denkexcursie naar de Vlakte van de Raan

DAVID VERHOESTRAETE [CLUSTER LANDSCHAP EN STEDENBOUW]
JEROEN DE WAEGEMAEKER [INSTITUUT VOOR LANDBOUW- EN VISSERIJONDERZOEK / UNIVERSITEIT ANTWERPEN]

Dit artikel beschrijft de resultaten van een ontwerpend onderzoek op zee dat plaatsvond in het kader van het Ccaspar-onderzoek naar klimaatadaptatiestrategieën voor de Belgische kustzone¹. Dat onderzoek leidde naar de Vlakte van de Raan, een ondiepe zandplaat in de monding van de Westerschelde. Ze vormt een strategische locatie omdat diverse klimaatgerelateerde problemen en socio-economische ontwikkelingen er samenkomen.

Klimaatgebonden problemen

HET GETIJ IN DE WESTERSCHELDE – Reeds vanaf de middeleeuwen heeft de mens getracht het Schelde-estuarium naar zijn hand te zetten. Slikken en schorren werden ingepolderd voor landbouwgebruik en lokale ondiepten in het estuarium werden weggebaggerd om scheepvaart naar de haven van Antwerpen mogelijk te maken. Het systematisch versmallen en verdiepen van de Westerschelde heeft echter geleid tot een drastische vermindering van de natuurlijke buffercapaciteit van het estuarium om de getijdenenergie van de Noordzee op te vangen. Het huidige trechtervormige profiel van de Westerschelde stuwt het water steeds verder landinwaarts. Sinds het begin van de inpolderingen is de tij-amplitude ter hoogte van Antwerpen met ca. 2,5 meter toegenomen (Van Eck, 1999). Het Sigmaplan voor de Zeeschelde verzekert de toegankelijkheid en zorgt voor een verhoogde veiligheid en natuurherstel. Daartoe voorziet het Sigmaplan in de aanleg van verschillende gecontroleerde overstromingsgebieden en getijdengereduceerde gebieden waarin de natuurlijke werking van een getijdenrivier wordt nagebootst. De Vlakte van de Raan biedt evenwel belangrijke potenties om de problematiek bij de bron aan te pakken en de getijdenenergie te dissiperen nog vóór ze het Westerschelde-estuarium binnestroomt.

¹ Climate change and changes in spatial structures (CcASPAR) is een interuniversitair en -disciplinair strategisch basisonderzoek, gefinancierd door het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Binnen dit onderzoeksproject deed de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP) van de Universiteit Gent en de Onderzoekseenheid Landschapsarchitectuur van de School of Arts (Hogeschool Gent) ontwerpend onderzoek naar klimaatadaptatiestrategieën voor de Belgische kustzone. Het ontwerpend onderzoek op de Vlakte van de Raan werd uitgevoerd door David Verhoestraete, Jeroen De Waegemaeker, Sally Lierman, Pieter Foré, Bjorn Verhofstede en Georges Allaert.

KUSTVERDEDIGING – Zeespiegelstijging zet het huidige kustveiligheidsniveau onder druk. De bevoegde overheidsinstanties trachten via het masterplan Kustveiligheid de kust te beschermen. De private (bagger)sector lanceerde het idee voor de Vlaamse Baaien, dat de huidige kustlijn wil beschermen door obstakels, opgehoogde zandbanken en kunstmatige eilanden op zee aan te leggen (zie elders in dit nummer). Deze ingrepen moeten de stormgolf aftoppen alvorens ze de kustlijn bereikt heeft. Of deze eilanden daadwerkelijk de nodige bescherming bieden is evenwel betwistbaar (Reyns, 2010).

KUSTEROSIE – De monding van de Westerschelde wordt doorkruist door meerdere geulen, met tot de verbeelding sprekende namen: Wielingen, de geul van de Walvisstaart, Deurloo, Oostgat en Sardijngeul. Deze laatste twee schuiven geleidelijk landwaarts op, waardoor er voor de kust van Walcheren een steile geulwand is ontstaan. Dat maakt de kust hier extra kwetsbaar voor kusterosie. Sinds 1990 wordt het zandverlies er gecompenseerd met strand- en duinaanvullingen.

Hoewel deze technieken tot nu toe succesvol zijn gebleken, zijn ook morfologische maatregelen nodig indien de verschuiving van de geulen zich blijft doorzetten.

Socio-economische ontwikkelingen op zee

NIEUWE VAARROUTES NAAR ANTWERPEN – Grote zeeschepen kunnen bij laagwater de Westerschelde niet opvaren omwille van de beperkte diepgang in het estuarium. De scheepvaart naar de haven van Antwerpen is dus gebonden aan het getijdenvenster; hoe langer de tij-gebonden vaarroute naar de haven, hoe beperkter de tijdspanne waarin men kan binnenvaren. Vandaag vaart het merendeel van de schepen Antwerpen binnen via een tij-gebonden route langsheen de zandbanken van de Noordzee en de platen van de Westerschelde. Ter hoogte van de Vlakte van de Raan liggen vandaag twee scheepvaartroutes: Oostgatgeul (1) en Wielingen (2). Een herprofilering van de Vlakte van de Raan – een uitdieping van de Geul van de Walvisstaart (3), waar momenteel reeds een natuurlijke verruiming merkbaar is (Peters, 2006) – maakt het

