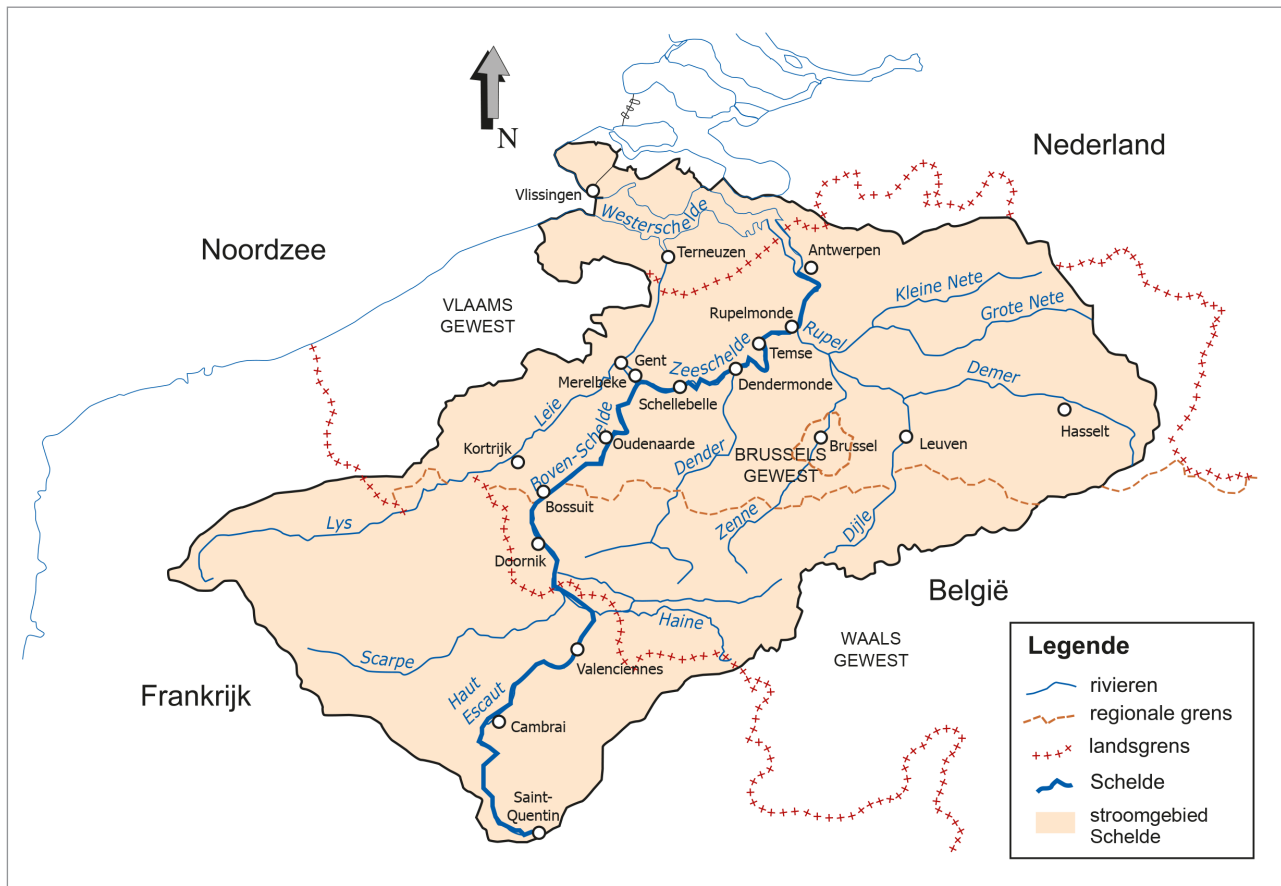


varen tussen Merelbeke en Bossuit

De Boven-Schelde



Het Scheldestroomgebied

Het stroomgebied van de Schelde en haar bijrivieren beslaat een oppervlakte van ruim 21.000 km² verspreid over 5 gewesten: 31% van het stroomgebied ligt in het Franse Nord-Pas-de-Calais, 17% in het Waalse gewest, 43% in het Vlaamse gewest, 1% in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en de resterende 8% van het Scheldestroomgebied ligt in de Nederlandse provincie Zeeland. Bijna 10,5 miljoen inwoners leven vandaag in het Scheldestroomgebied. Met gemiddeld 477 inwoners per km² is het één van de dichtst bevolkte gebieden van Europa. Het is ook een belangrijke industriële zone mét een wereldhaven: Antwerpen. De Schelde en haar bijrivieren werden daarom voornamelijk ingericht voor de scheepvaart. Het netwerk van waterwegen, met meer dan 250 sluizen en stuwen, is er het dichtste ter wereld.

De Schelde

De Schelde ontspringt in Noord-Frankrijk ten noorden van Saint-Quentin, ongeveer 95 meter boven de zeespiegel. Het is een kleine bron die in haar eerste kilometers een beekje vormt. Al stromend wordt de beek gevoed door andere zijbeken en groeit ze uit tot een echte rivier om ten slotte als machtige stroom in de Noordzee uit te monden. De Schelde is tegelijk een regenrivier en een getijdenrivier. Vooral in de bovenloop van de rivieren van het Scheldebekken is de neerslag van doorslaggevend belang voor de waterstand. Stroomafwaarts van Gent overheerst het getij.



De 3 Scheldes

De Schelde wordt opgedeeld in drie zones. Vanaf haar bron tot de getijdensluis van Merelbeke, nabij Gent, wordt ze de **Boven-Schelde** genoemd. In Gent ondervindt de Schelde voor het eerst de werking van het getij. Het deel van Gent tot aan de Nederlandse grens wordt dan ook de **Zeeschelde** genoemd. Voorbij de Belgisch-Nederlandse grens begint de brede zee-arm van de **Westerschelde**. Via Terneuzen, Breskens en Vlissingen mondt ze uit in de Noordzee. Samen met de Zeeschelde vormt de Westerschelde het Schelde-estuarium⁽¹⁾, dat onder invloed van het getij staat.

Door het weerhouden van de getijden ter hoogte van Merelbeke heeft de Boven-Schelde als rivier totaal andere kenmerken dan de Zeeschelde en vormt ze ook een totaal ander biotoop. In tegenstelling tot de Zeeschelde werden stuwen en sluisen gebouwd op de Boven-Schelde voor de bevaarbaarheid. Deze kunstwerken verdelen de rivier in panden. Hier neemt de mens de touwtjes in handen bij het regelen van de waterdiepte en de waterafvoer. Niettegenstaande alle menselijke ingrepen op de rivier vertoont de Scheldevallei nog relatief veel restanten van haar oorspronkelijk karakter.



De Boven-Schelde afgezoomd door een bomerrij

De Bovenscheldevallei

De Schelde tussen het Waalse Doornik en het Vlaamse Gent was oorspronkelijk een rivier met veel meanders. In de loop van de geschiedenis bootseerde de rivier als het ware het reliëf van het landschap. In de 18de eeuw was de Scheldevallei nog een typische riviervlakte en vormde ze een aaneengesloten geheel van lage natte weilanden. Iedere winter liep de vallei onder water en telkens liet de rivier een laagje vruchtbaar slib achter. Met behulp van dijken, stuwen en afwateringsgrachten trachtte de mens de jaarlijkse overstromingen onder controle te houden. Voor de ambachtelijke productie van bakstenen werd een groot deel van de vallei afgegraven. Bij het dieper uitgraven van de klei ontstonden her en der kleiputten, nu belangrijke pleister⁽²⁾- en broedplaatsen voor watervogels. In de 20ste eeuw werden op de afgegraven percelen massaal populieren aangeplant voor houtwinning. Samen met de knotbomen die de percelen afboorden, zorgden zij voor een evolutie naar een landschap met een meer gesloten karakter.



De steilrand van de Scheldevallei

(1) Een estuarium is een wijde, trechtervormige riviermonding waar eb en vloed actief zijn. Zeewater dringt met het opkomend tij landinwaarts.

(2) Pleisterplaatsen zijn plaatsen langs de trekroute waar een trekvogel een tussenstop kan maken om te rusten en te foerageren.

Scheepvaart op de Boven-Schelde

De Boven-Schelde is al eeuwen een belangrijke transportas. Doornik vroeg al in de 6de eeuw douanerechten. Al van oudsher worden o.a. bouwstenen vervoerd via de Schelde. Met een diepgang van soms minder dan 1 meter en de vele meanders en zandbanken was de Boven-Schelde geen gemakkelijke rivier om te bevaren. Maar vanaf de 15de eeuw paste men de rivier aan voor de scheepvaart. Ze werd op steeds grotere schaal rechtgetrokken, verdiept en verbreed. Haar oevers werden versterkt met stenen of zelfs gebetonneerd. Vanaf dan werd de Boven-Schelde ook regelmatig gebaggerd om voldoende diepgang te garanderen voor schepen. De eerste moderne sluisen op de Boven-Schelde zijn pas in de tweede helft van de 19de eeuw in gebruik genomen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden bijna alle kunstwerken op de Boven-Schelde vernield. Bij de heropbouw werd de bevaarbaarheid van de Boven-Schelde aangepast voor schepen tot 600 ton. In Kain, Spiere, Kerkhove, Oudenaarde en Asper werden stuwsluizen gebouwd, aangepast aan de nieuwe tonnenmaat van de vrachtschepen. Ze kregen identieke afmetingen (125 m op 14,5 m) waardoor 6 spitsen, het kleinste type binnenschip met laadvermogen tot 350 ton, gelijktijdig geschut kunnen worden. In 1957 werd de Boven-Schelde tussen de Franse grens en Gent (90 km) bevaarbaar gemaakt voor schepen met een tonnenmaat van 1350 ton.

Om vissen een paaiplaats te bieden langs de versterkte oevers werd ter hoogte van Oudenaarde een plasberm aangelegd. Jonge visjes vinden in het rustigere water achter de verstevigde boord voedsel en bescherming tussen de planten.



Sluis met stuwen in Oudenaarde



Plasbermen aan Oudenaarde

De Boven-Schelde als schakel in het Seine-Schelde project

Het Seine-Schelde project is een grensoverschrijdend Europees binnenvaartproject. Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk en de Europese Unie werken samen om een betere verbinding te realiseren tussen de Seine en de Schelde voor de binnenvaart.

Het Seine Schelde project maakt deel uit van een globale visie om naar een multimodaal transportsysteem te evolueren. Een multimodaal transportsysteem wil het vervoer op de weg deels vervangen door transport via het spoor en het water. Heel wat bedrijven zijn immers vlot bereikbaar via de waterweg. Via overslagcentra worden goederen vanaf het schip overgeladen naar andere transportmodi. Zo wordt de vrachtwagen enkel voor het laatste stukje transport landinwaarts ingeschakeld. Door verschillende vervoersmogelijkheden te gebruiken, worden meer goederen op een duurzame en economisch verantwoorde manier vervoerd. Het biedt een oplossing voor de groeiende files op de wegen en beperkt de gevolgen van het wegverkeer op de leefomgeving.

Net zoals de Leie verbindt de Boven-Schelde Vlaanderen met Wallonië en Frankrijk. Daarom bestudeert De Vlaamse Waterweg nv hoe deze rivier in de toekomst kan aangepast worden voor schepen die 190 meter lang en 11 meter breed zijn. Ze kunnen tot 4500 ton goederen en 3 lagen containers vervoeren, wat al gauw 220 vrachtwagens vervangt. De studie naar de modernisering van de sluisen op de Boven-Schelde is klaar. Een eerste ontwerp voor een nieuwe sluis in Asper is in aanmaak.

Scheepsklasse IV



Scheepsklasse Va



Scheepsklasse Vb



© De Vlaamse Waterweg

Waterbeheer en -afvoer

De Boven-Schelde is van nature een neerslagrivier. Een hevige regenbui kan een sterke maar kortstondige was met een hoog debiet veroorzaken. De stuwen in Asper, Oudenaarde, Kerkhove en de stuw op Waals grondgebied t.h.v. Spiere, verdelen de Boven-Schelde in vier panden. Zehouden het waterpeil op een constant niveau, geschikt voor scheepvaart. De stuwsluis in Merelbeke op de Ringvaart om Gent vormt de grens met de Zeeschelde en zorgt ervoor dat het getij de Boven-Schelde niet kan binnendringen.

In het kader van de waterbeheersing (o.a. om wateroverlast te voorkomen) werden de stuwen in Oudenaarde en Asper in 2010 ontduubeld. Een dubbele stuwgeul laat een betere waterafvoer toe. Dit komt niet alleen de scheepvaart ten goede, maar ook de vissen. Door het aanleggen van visnevengeulen ter hoogte van deze nieuwe stuwen vormt een stuw-sluiscplex niet langer een onoverbrugbare hindernis voor de opwaarts migrerende vissoorten. De vernieuwing van de stuw in Kerkhove is nagenoeg afgerond. Na de stuwen zullen ook de sluisen vernieuwd worden.

Het beheer van het waterpeil is niet enkel noodzakelijk voor de scheepvaart. Het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt gevoed met Scheldewater dat opgepompt wordt aan de sluisen van Bossuit en Moen. Van dit Scheldewater wordt in Stasegem (Harelbeke) drinkwater gemaakt.

Vernieuwingswerken aan de stuwen en archeologie

Bouwwerken aan een stuw worden altijd voorafgegaan door een archeologisch onderzoek. Het bodemonderzoek in Kerkhove was één van de spectaculairste ooit in Vlaanderen. In totaal onderzochten archeologen om en bij de 8500 m² (net iets meer dan de oppervlakte van een voetbalveld) tot op een diepte van 4 tot 8 meter onder het maaiveld. Ze troffen uitzonderlijke bewoningssporen aan uit de prehistorie, de Romeinse periode en de middeleeuwen. Ook stuifmeelkorrels in de bodem werden geanalyseerd.



Werkzaamheden aan de sluis in Kerkhove (© UGent/GATE)

Waterkwaliteit

De Schelde is een grensoverschrijdende rivier. In het verleden ontving Vlaanderen Scheldewater dat reeds een aanzienlijke vuilvracht vanuit Frankrijk meevoerde. Gelukkig werd in 2000 de Europese kaderrichtlijn Water van kracht. Deze richtlijn tekent een uniform waterbeleid uit voor de hele Europese Unie. De kaderrichtlijn Water verplicht de lidstaten duurzaam met water om te springen en schrijft voor dat de waterkwaliteit van alle Europese wateren vanaf 2015 'goed' moet zijn. De deadline om de goede kwaliteitstoestand te halen, werd voor ons land verlaat naar 2027. Alle landen en gewesten die deel uitmaken van het Scheldestroomgebied moeten elk hun steentje bijdragen om samen tegen 2027 de goede kwaliteitstoestand te behalen. Wat betekent dit voor Vlaanderen?

De vallei van de Boven-Schelde in Vlaanderen is dicht bevolkt gebied met naast industrie een belangrijk aandeel landbouw. Deze sectoren hebben een invloed op de 'gezondheid' van het watersysteem. Voldoende zuurstof is van groot belang voor het leven in de waterloop. De nutriënten stikstof en fosfor en zuurstofbindende chemische stoffen hebben een belangrijke impact op het zuurstofgehalte in de waterloop. Het Bovenscheldebekken kent in vergelijking met de andere Vlaamse bekkens een hoge belasting van deze nutriënten en zuurstofbindende stoffen. Vooral het gehalte fosfor ligt heel wat hoger dan in de rest van Vlaanderen.

De belasting door stikstof en fosfor is vooral afkomstig van de landbouw, maar verschilt van gebied tot gebied. In de afstroomzone van de Molenbeek-Maarkebeek is vooral landbouw verantwoordelijk voor de overmaat aan deze nutriënten in het water. In het afstroomgebied van de Molenbeek-Ronse, waar het meer verstedelijkt is, komt de nutriëntenaanvoer van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Ronse en van woningen die niet aangesloten zijn op de riolering. Hier zijn de huishoudens dus vooral verantwoordelijk.

De Boven-Schelde stroomt door een landschap met grote reliëfverschillen. Bodemerrosie en sedimenttoevoer naar de waterloop hebben invloed op de kwaliteit van het water. Het aangevoerde sediment maakt het water troebel. Er zijn vaak veel nutriënten en pollutanten zoals pesticiden en zware metalen gebonden aan de sedimentdeeltjes. Deze zwevende stofdeeltjes stapelen zich ook op in de waterbodem, waardoor deze vaker moet geruimd worden en/of vervuild raakt.

Ondanks een aantal slecht scorende factoren is de ecologische toestand van het Bovenscheldebekken de voorbije jaren licht verbeterd. Er moeten nog veel inspanningen geleverd worden om een algemeen 'goede toestand' met voldoende hoge biodiversiteit te bereiken tegen 2027, zoals vereist door de Europese kaderrichtlijn Water.

Waardevolle natuur langs de oevers van de Boven-Schelde

Het rechte trekken van de Boven-Schelde voor de scheepvaart ging gepaard met een verlies aan natuurlijke habitats waardoor de ecologische rijkdom enorm achteruitging. Gelukkig behielden grote delen van de vallei een interessant potentieel voor natuurherstel. Vooral de afgesneden meanders zijn op dat vlak waardevol. Met het landinrichtingsproject Leie-Schelde werd het herstel ingezet. Binnen dit project werd naast natuurontwikkeling ook ruimte geïntegreerd voor landbouw, recreatie en cultuurhistorie en dit in nauw overleg met de verschillende besturen en sectoren van de streek. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) is de stuwende kracht achter dit landinrichtingsproject Leie-Schelde.



Afgesneden Scheldemeanders in de Avelgemse Scheldemeersen. De grootste afgesneden Scheldemeander is Coupure Marcel Deweer in Avelgem.

Langs de oevers van de Boven-Schelde, op de grens tussen West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Henegouwen bevinden zich de West-Vlaamse Scheldemeersen. Bloemrijke graslanden, rietvelden, houtkanten en afgesneden Scheldemeanders met relatief zuiver water sieren er het landschap. De diversiteit aan leven is in die meanders veel groter dan in de rivier zelf. In verschillende afgesneden Scheldemeanders mag gevist worden. De West-Vlaamse Scheldemeersen bestaan uit zes deelgebieden die zich uitstrekken over de gemeenten Kerkhove, Waarmaarde, Avelgem, Outrijve-Bossuit, Helkijn en Spiere. In de zomer staan de graslanden vol bloemen en in de winter strijken er talrijke watervogels neer, zoals slobend en wintertaling. Mits enkele voorwaarden kunnen ook landbouwers gebruik maken van gronden in het gebied. Zij zijn ideale partners voor het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) in het natuurbeheer van de meersen.

Stroomafwaarts van Oudenaarde bevinden zich de Merelbeekse Scheldemeersen die zich uitstrekken over de (deel)gemeenten Merelbeke, Schelderode en Melsen. Ook hier zorgen heel wat betrokken partijen voor de inrichting en het beheer van deze waardevolle natuur.

Natte natuur als oplossing tegen een droog Vlaanderen

Met de Blue Deal pakt de Vlaamse overheid de strijd aan tegen de verdroging van Vlaanderen. Waterlopen opnieuw laten meanderen, waterpeilen in de valleigebieden terug verhogen door minder te onttrekken en te draineren in polders en wateringen, afwateringskanalen in natuurgebieden zoveel mogelijk dempen,...

zijn voorbeelden van maatregelen die de omgeving veerkrachtig moeten maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. Bossen, moerassen, meanderende rivieren en natte graslanden houden immers koolstof vast en bufferen wateroverlast, droogte en hitte-effecten. De natte natuurgebieden langs de Boven-Schelde zijn waardevolle middelen in deze strijd. Als een natuurlijke spons absorberen ze neerslag in natte periodes en vormen zo een cruciale waterreserve tijdens aanhoudende droge periodes zoals afgelopen zomer.



Blue Deal

De strijd tegen droogte en waterschaarste

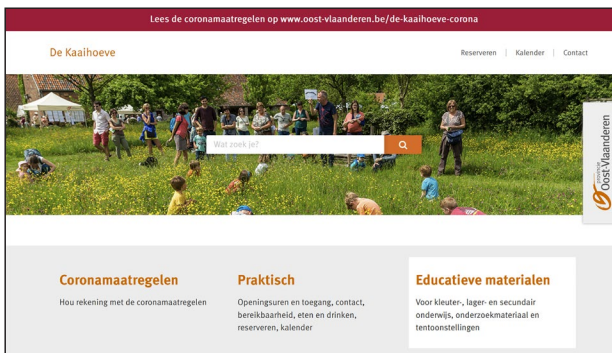
Recreatie

De blauw-groene Boven-Schelde lokt ook heel wat pleziervaart. Aanmeren kan in de jachthavens van Oudenaarde, Kerkhove, Gavere en Ename ter hoogte van de archeologische site. Grote delen van de Boven-Schelde zijn snelvaartzone voor speedboten, waterski en jetski.

Aan een oude Scheldearm in Meilegem ligt het Provinciaal natuureducatief centrum De Kaaihoeve. Wandelaars en fietsers kunnen er even halt houden voor natuurontdekking in de hoeve, in de tuin en de nabije omgeving.



Jachthaven Oudenaarde



Website Provinciaal natuureducatief centrum De Kaaihoeve

Het oude pompstation aan de sluis van Bossuit huisvest eveneens een bezoekerscentrum. De onthaalruimte bevat een tentoonstelling over de streek en de sluisen op het Kanaal Bossuit-Kortrijk. De sluis in Bossuit geeft toegang tot het Kanaal. Jachtjes kunnen via dit kanaal naar de Leie in Kortrijk varen. Naast een toeristische functie is het kanaal ook waterleverancier voor het drinkwaterproductiecentrum in Stasegem (Harelbeke).

De sluis van Bossuit heeft een schuthoogte van 9,5 meter en is daarmee één van de grootste sluisen van Vlaanderen. Het verval aan de sluis van Oudenaarde bedraagt een kleine 2 meter. Door de toenemende scheepvaart diende het kanaal verbreed te worden rond 1970. De pompen in het oude pompstation hadden niet meer voldoende capaciteit om het verbrede kanaal van water te voorzien.

Daarom werd naast het oude pompstation een nieuw en modern pompstation gebouwd.

Het heuvelachtig reliëf langs de Boven-Schelde is zeer geliefd bij wielrenners. Ze beklimmen er de Kluisberg die 140 meter hoog is. Wandelaars vinden dan weer hun gading langs de landelijke wandelwegen. De natuurliefhebbers verkennen de bosgebieden, zoals het Enamebos op de flanken van de Scheldevallei.

Wonen langs het water

De Boven-Schelde is een troef voor een stad als Oudenaarde. Het woonaanbod langs de rivier nam er de laatste jaren toe. De stad Oudenaarde strekt zich uit op beide Scheldeoevers. Een hefbrug verbindt beide stadsdelen met elkaar. Op de rechteroever (RO) ligt het oudste gedeelte van de stad. Je vindt er de abdij van Maagdendale, de Pamelekerk, het museum van wandtapijten (Huis de Lalaing) en het gerechtshof. Het eigenlijke stadscentrum met de Sint-Walburgakerk en het stadhuis ligt op de linkeroever (LO). Met het stadsvernieuwingsproject 'Scheldeboorden-Scheldekop' werd de Scheldekop van het eiland ontwikkeld tot woonsite met aandacht voor openbare ruimte en cultuur. De nieuw aanlegde Scheldeboorden nodigen inwoners en passanten uit om te vertoeven langs het water.



Wonen langs het water in Oudenaarde

Industrie en bedrijvigheid langs de Boven-Schelde

Hoewel er geladen maar vooral gelost wordt langs de Boven-Schelde (containers, bouwmaterialen, klei, granen en veevoeders), varen zowat 80% van de schepen er in transit. Dit betekent dat ze de rivier enkel gebruiken als doorvaart en dus niet stoppen langs de Boven-Schelde.



Containerterminal in Avelgem

De waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv wil bedrijven langs de Boven-Schelde stimuleren om gebruik te maken van de waterweg en biedt als steunmaatregel de 'Publiek-Private Samenwerking' voor kaaimuren aan: de Vlaamse overheid betaalt 80% voor de bouw van de kaaimuur, het bedrijf 20%. In de AVCT (Avelgem Container Terminal) worden containers overgeladen van vrachtwagens op schepen. Deze terminal ligt aan de rand van het industrieterrein Meers. Tussen de AVCT en de gemeentekaai bevindt zich de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Avelgem die het rioolwater van 15.000 inwonersequivalenten⁽³⁾ kan zuiveren.

Op rechteroever, op de site van een vroegere suikerfabriek, vinden we onder andere de bioplastiekproductie van Futerro. De productie van bioplastiek als duurzaam alternatief is een opkomende markt. Futerro is een testunit die inzet op plasticproductie uit melkzuur. De productie is echter verlieslatend in België en verhuist naar China.

De oude elektriciteitscentrale van Ruien is niet meer. De site werd geruimd en zoekt een nieuwe invulling. Het terrein van 81 hectare vormt een ideale locatie voor nieuwe watergebonden bedrijven.

Net stroomopwaarts van het centrum Oudenaarde komt de N8 op linkeroever tot dicht bij de Schelde. Het gebied tussen de weg en de Schelde werd gereserveerd voor het industrieterrein Vlaamse Ardennen of 'Meersbloem' in Leupegem. Ruim 90% van de industrie is er echter niet watergebonden. Het vermelden waard zijn de opslag van zand en grind van betoncentrale Ottevaere, olieslagerij Oleum met productie van maïsolie en veevoederpulp en Seveton nv (Willy Naessens group) dat zich specialiseert in prefab beton.

(3) Een inwonersequivalent (IE) is de gemiddelde hoeveelheid afvalwater die één persoon per dag produceert.



Industriehaven in Gavere

Steenbakkerij Vande Moortel in Oudenaarde is al sinds 1864 actief in de Scheldevallei. Sporen van kleiontginning zijn terug te vinden in het landschap. Tussen Oudenaarde en Asper liggen heel wat oude kleiputten die ondertussen een heel eigen fauna en flora herbergen.

Ter hoogte van Gaverebrug is er een klein industriegebied. We vinden er de vestigingen van schroot-handel Galloo Gavere. Dit bedrijf maakt deel uit van één van de grootste West-Europese bedrijven actief in de metaalrecyclage. Langs de kade zie je zand en grind liggen van De Fauw en zonen, een bedrijf in bouwmaterialen. Beide maken gebruik van de Boven-Schelde voor transport van grondstoffen.