

DOMINANTIE VAN ENKELE SOORTEN

Visstand in de zoete wateren herstelt zich

De maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit in Nederland leidt tot voorzichtig herstel van de visstand in de zoete wateren. Nagevoeg de gehele oorspronkelijke visfauna komt nog steeds in Nederland voor. De visstand blijft wel gedomineerd door brasem, blankvoorn, snoekbaars, baars, pos en aal. Verdere verbetering van de waterkwaliteit, uitbreiding van het aantal vispassages, het herstellen van geleidelijke zoet-zout en land-water overgangen lijken de garantie te bieden dat Nederland niet meer vissoorten kwijtraakt.

Sommige nu nog zeldzame soorten kunnen weer uitgroeien tot levensvatbare populaties. Dit geldt ook voor de zalm en zeeforel. Tot die conclusie komen het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek (RIVO) en het Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) in hun rapport 'Vis in de zoete rijkswateren'.

Ingrepen in de natuurlijke waterhuishouding en de sterk toegenomen belasting van het water met nutriënten, organische belasting en milieu-vreemde stoffen tussen 1950 en 1990 zorgden er samen met een overbevissing voor dat de visstand in de Nederlandse wateren flink achteruitgegaan is. Het landschap langs de rivieren en plassen werd centoniger, de water- en waterbodempkwaliteit verslechterde en voor vissen ontstonden steeds meer migratiebarrières. De laatste jaren wordt aan deze problemen flink gewerkt. De waterkwaliteit gaat langzaam vooruit, met de aanleg van vistrappen verdwijnen de hindernissen in de rivieren en ook in de terugkeer van de diversiteit aan habitats wordt veel tijd gestoken, onder meer door nevengeulen aan te leggen. Rijkswaterstaat overweegt de Haringvlietsluizen weer gedeeltelijk open te stellen, zodat de zoet-zout water overgang minder abrupt optreedt.

De bestrijding van de vermesting van de rivieren en plassen leidt tot lagere organische belasting en fosfaatgehalten in vrijwel alle rijkswateren, waardoor onder meer de zuurstofhuishouding verbetert. De condities voor het voorkomen van vissen verbeteren daardoor ook. Voor een daadwerkelijk herstel van populaties van specialistische vissoorten is dit niet voldoende. Hiervoor is een grootschalige toename nodig van de

habitatdiversiteit. Tot op heden zijn de maatregelen op dit gebied nog kleinschalig en werken ze ook op een sterk lokale schaal.

Hoopvol

Toch worden de laatste jaren regelmatig meldingen gedaan van de terugkeer van specialistische soorten. De zalm en de zeeforel verdwenen in het midden van de jaren 50 uit Rijn en Maas door de vervuiling van deze rivieren en de kanalisaties die paaiplassen onbereikbaar maakten of vernietigden. Soorten als rivier- en zeeprick, barbeel, sneep, rivierdonderpad, fint en elft verdwenen eveneens grotendeels of geheel uit de rivieren, terwijl de steur al vele decennia eerder verdween.

In het midden van de jaren 70 was de Rijn door een internationale roep om sanering een groot deel van de organische verontreiniging kwijt. Het gemiddeld zuurstofgehalte steeg geleidelijk en de minimale waarden bleven ook stijgen, een heel belangrijk gegeven voor vissen. Rond 1975 werden

de eerste zeeforellen weer op de Rijn gesignaliseerd. De bestrijding van de rest van de vervuiling kreeg een belangrijke impuls in 1986, door de gevolgen van de brand bij het chemisch bedrijf Sandoz bij Bazel, die een grote vissterfte veroorzaakte.

Sinds 1994 wordt op drie plaatsen, in respectievelijk Lek, Waal en Maas, met medewerking van beroepsvissers het aantal optrekkende dieren geregistreerd en gemerkt, gedurende tweemaal zes weken per jaar. Het totale jaarlijkse aantal van gevangen zeeforellen en zalmen (ruim 670 in drie jaar) is tijdens de drie laatste jaren op hetzelfde peil gebleven. Van zeeforel zijn inmiddels op paaiplassen in Duitsland vele malen paaierende vissen gezien. Aangehouden is verder dat ook de zalm weer gepaaid heeft in de rivier Sieg, een rivier die bij Bonn in de Rijn uitmond.

Verskillende malen zijn gemerkte zeeforellen uit Nederland teruggevangen in Duitse zijrivieren en bij een stuw 30 km ten zuiden van Karlsruhe, ruim 700 km stroomopwaarts van Hoek van Holland. Ook trekken zeeforellen de Maas op. Het passeren van de meeste stuwen in zijrivieren en beken is mogelijk geworden door de bouw van goede bekkentrappen. Volgens Rijkswaterstaat ziet de toekomst voor de zalm en zeeforel er anno 1998 veel rooskleuriger uit dan ze tien jaar geleden had durven hopen. ☐

Waterbouwers verlangen meer daadkracht overheid

De Vereniging van Waterbouwers in bagger-, Kust- en Oeverwerken (VBKO) zit te wachten op actie van de overheid. "We zijn in staat vervuilde waterbodems nauwkeurig schoon te maken. In het Ketelmeer mogen we onze kunststukken vertonen, maar van de voornemens van enkele jaren geleden om de vervuilde waterbodems in het hele land krachtig aan te pakken, is niets terecht gekomen", zegt voorzitter W. Lubberhuizen.

Volgens de VBKO heeft de overheid alle kaarten gezet op prestigieuze projecten, waarvoor het halve land moet worden omgespit, terwijl de bestaande infrastructuur wordt verwaarloosd. Veel ernstige milieuproblemen blijven liggen, meent Lubberhuizen. "Milieuproblemen die al dan niet eenvoudig op te lossen zijn en minder geld vergen dan alle nieuwe grote werken. Vervuilde waterbodems kunnen tegenwoordig zo nauwkeurig schoon gemaakt worden, dat alleen de vervuilde lagen binnen de decimeter nauwkeurig met minimale vertroebe-

ling van het omringende water worden gebaggerd. Zo blijft het opslagprobleem van vervuild slib zo klein mogelijk".

Lubberhuizen vindt dat de milieu-baggermarkt een doekje voor het bloeden geworden is, een loze kreet voor overheidsfolders. "Vervuilde waterbodems liggen weliswaar uit het zicht, maar de vervuiling sijpelt wel door naar het grondwater en verspreidt zich over een veel groter oppervlak dan bij tijdig ingrijpen nodig zou zijn". De VBKO-voorzitter vraagt de overheid de moed op te brengen om de maatschappelijke weerstand tegen bergingslocaties voor sterk verontreinigd baggerslib het hoofd te bieden. "Zolang vervuilde waterbodems de overheid verhinderen het nodige onderhoudsbaggerwerk te gunnen, blijven de betreffende vaarwegen ongeschikt voor de moderne binnenvaart". ☐