

IN DIT NUMMER

MOVE ONTRAFELT
EFFECTEN VERRUIMING OP
WESTERSCHELDE

pag. 4



"EEN GEZONDE KRUISBESTUIVING"

De MER-procedure bij
grensoverschrijdende
projecten

pag. 6

RUBRIEKEN

SCHELDEMONITOR

Baggeren en Storten

pag. 3

GESPOT!

Springtij op de Zeeschelde

pag. 5

SCHELDENIEUWS

pag. 7

WONEN EN WERKEN

Ideale plek aan de Schelde

pag. 8

Schoon schip op Kanaal Gent -Terneuzen



Een van de sloopschepen is een oude vissersschuit

In het Nederlandse deel van het Kanaal van Gent naar Terneuzen liggen zo'n twintig sloopschepen afgemeerd. Sommigen liggen er al tien jaar en er gebeurt niets mee. Ze houden ligplaatsen bezet en vormen een gevaar voor het milieu. Daarom is Rijkswaterstaat een actie gestart om ze weg te krijgen, vertelt Gerius van Woudenberg, jurist bij Rijkswaterstaat Zeeland en coördinator van de actie. Hij verwacht dat over twee jaar alle sloopschepen weg zijn. Het begin is er: in juni is een oude duwboot die jaren in Sas van Gent heeft gelegen naar een sloperij gesleept. "Die is al versnipperd", lacht Van Woudenberg.

De ligplaatsen langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de zijkanalen zijn bedoeld voor de reguliere scheepvaart, zegt Van Woudenberg. "Aan de kades kunnen schippers aanmeren, laden en lossen, overnachten en dergelijke. Permanent

afmeren is niet toegestaan. Doordat de sloopschepen dit wel doen, moeten de binnenvaarders veel moeite doen om een ligplaats te vinden. Bovendien betalen reguliere schepen liggeld en sloopschepen niet. Koninklijke schippersvereniging

Schuttevaer heeft het probleem bij ons aanhangig gemaakt, vandaar dat we er nu werk van maken."

De sloopschepen vormen ook een serieus milieuprobleem. Van Woudenberg toont een foto van een scheepsruim vol met motorblokken,

autobanden en ander gedumpt afval. "Onbekenden storten in de achtergelaten wrakken allerhande afgedankte materialen. In een van de schepen is een grote hoeveelheid afgewerkte olie gepompt. Stel je voor dat dit schip lek slaat..."

EIGENAAR OPSPOREN

Het is verre van eenvoudig de sloopschepen weg te krijgen, zegt jurist Van Woudenberg. "Zo weten we niet altijd wie de eigenaar is. Registratienummers zijn vaak niet meer aanwezig. Juridisch gezien moeten we alles in het werk stellen om de eigenaar op te sporen. Eerst informeren we in de omgeving. Levert dat niets op, dan volgen publicaties in huis-aan-huisbladen. Komt daar helemaal geen respons op, dan mogen wij het schip wegslepen."

Als ze wel de naam van de eigenaar achterhalen, dan volgt een gesprek. Als de eigenaar niet wil meewerken start Rijkswaterstaat een juridisch traject. "We sommeren de eigenaar het schip weg te halen. Doet hij dat niet binnen een bepaalde periode, dan mogen wij het wrak wegslepen. De eigenaar kan ook bezwaar aantekenen en uiteindelijk naar de rechter

stappen."

Van Woudenberg probeert de eigenaren van sloopschepen te overtuigen dat meewerken in hun eigen belang is. "Uiteindelijk verliezen ze toch. En als ze zo'n wrak zelf laten slopen, kunnen ze er nog wat aan overhouden want oud ijzer brengt een goede prijs op. Het eerste sloopschip heeft duizenden euro's opgebracht, veel meer dan ik had verwacht. Als Rijkswaterstaat na allerlei procedures een schip laat wegslepen, gaan alle kosten van de opbrengst af en blijft er na het slopen niet veel over voor de eigenaar."

SAMEN OPTREKKEN

De kades langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen zijn deels in beheer bij Rijkswaterstaat en deels in beheer bij het havenschap Zeeland Seaports. Beide instanties trekken samen op. "We willen natuurlijk niet dat ze aan de kade van de ander gaan liggen, want dat is alleen maar een verplaatsing van het probleem."

Daarom zijn ook andere instanties bij de 'actie sloopschepen' ingeschakeld, zoals het Havenbedrijf Gent, de Gemeente Terneuzen, de Scheepvaartpolitie Gent, het KLPD (Nederlandse water-

politie) en de diensten die de bruggen en sluizen bedienen. Van Woudenberg: "Voordat we een eigenaar sommeren om een sloopschip weg te halen, geven we deze instanties een seintje. Het is niet uitgesloten dat een eigenaar probeert zijn schip naar een minder in het oog vallende locatie te slepen, of naar het Vlaamse deel van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Dat willen we niet. Dan laten we hem niet door de sluis of doen we de brug niet open."

PUBLICITEIT

Verschillende media hebben deze zomer aandacht besteed aan de sloopschepen. Dankzij deze publiciteit ("en de hoge ijzerprijs") is Van Woudenberg plat gebeld door scheepsslopers. Een van hen heeft een deal gesloten met de eigenaar van de inmiddels gesloopte duwboot. Dezelfde eigenaar heeft in Sas van Gent nog drie sloopschepen liggen. Van Woudenberg: "Ik heb goede hoop dat hij nog dit jaar ook die andere drie weghaalt. Voor ons is het natuurlijk ideaal als ze het onderling regelen, zonder dat wij daartussen zitten. En het is al helemaal niet in ons belang om in juridische procedures verzeild te raken."

TATOEAGES EN OORRINGEN

Gerius van Woudenberg 'doet' bij Rijkswaterstaat Nederlands-Vlaamse dossiers. Zijn werkveld is de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. "Normaal zit ik in pak aan tafel met Vlaamse collega's. Die scheepswrakken brengen mij in aanraking met mannen met tatoeages en oorknoppen. Dat is een heel andere wereld en om je daarin te handhaven moet je niet bang zijn om olie aan je handen te krijgen. Maar dat ben ik ook niet. De samenwerking gaat heel goed."

Het inspecteren van sloopschepen heeft "iets jongensboekachtigs", zegt de jurist. "Het is spannend als je zo'n oud schip betreedt. Je treft er van alles aan. In die duwboot heeft een tijdje een Rus gewoond. De kajuit lag bezaaid met allerlei Russische papieren. Er stond ook nog een kale kerstboom. Van een oud vissersschip was het ruim helemaal volgestouwd met netten. De mansverblijven lagen er nog net zo bij als toen ze zijn verlaten."

Lex Kattenwinkel



Gedumpte rommel in de schepen vormen een gevaar voor het milieu



De inmiddels gesloopte duwbak



Gerius van Woudenberg op een sloopschip

MEER INFORMATIE:

Rijkswaterstaat Zeeland
Gerius van Woudenberg
Gerius.van.woudenberg@
rws.nl

Scheldemonitor: Voorland van Nummer Eén

De Westerscheldekust tussen Hoofdplaat en Nummer Eén ligt direct langs zeer diep water met hoge stroomsnelheden. Er zijn dan ook in de loop der eeuwen veel dijkdoorbraken geweest. De aanwezigheid van een reeks inlagen ter plaatse moest het landverlies bij storm of springtij verkleinen. Later beschermde een aangelegde brede voorberm de zeedijk. Dit Voorland van Nummer Eén was een egaal en eenvormig gebied, boven het bereik der getijden en daarom met zeer beperkte natuurwaarde. In 1994 is er een natuurontwikkelingsplan gerealiseerd. Het voorland omvat nu onder meer een hollestelle, een gevarieerd schor en een vogeleiland.

Voorland van Nummer Eén,
december 1997

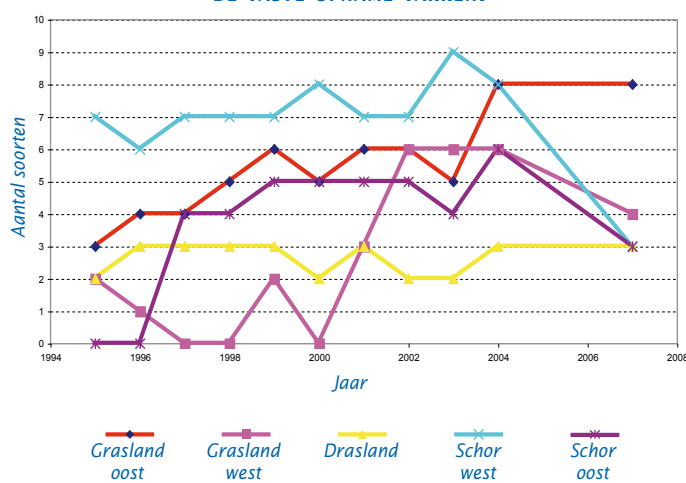


Het beheer vindt plaats door middel van seizoensbegrazing met runderen en zorgde samen met de getijdendynamiek dat de dichte vegetatie, vooral Strandkweek, zich ontwikkelde tot een meer open vegetatie met onder andere soorten van brakke en zilte milieus en vochtige zilte strandvlakten.

In onderstaande grafiek is deze ontwikkeling te zien. Daar waar het soortenaantal min of meer gelijk blijft door de jaren heen is de bedekking van deze soorten toegenomen; dit is eveneens een positieve ontwikkeling. De daling van het aantal soorten in 2007 heeft te maken met de dijkverbeteringswerkzaamheden die in 2005 en 2006 zijn uitgevoerd. Tijdens deze werkzaamheden zijn geen vegetatieopnames uitgevoerd.

Bron: Waterschap
Zeeuws-Vlaanderen

ONTWIKKELING AANTAL SOORTEN VAN BRASSE EN ZILTE MILIEUS IN DE VASTE OPNAME VAKKEN.



MOVE ontrafelt effecten verruiming op westerschelde

Het areaal platen in de Westerschelde is de afgelopen jaren lokaal licht afgenomen. Sommige platen zijn aan de randen geërodeerd en er zijn aanwijzingen dat de afname veroorzaakt is door de tweede verdieping, zegt onderzoeker Harriëtte Holzhauer van het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) te Middelburg.

Holzhauer is adviseur bij het RIKZ, een onderdeel van Rijkswaterstaat. Ze is een van de samenstellers en schrijvers van het eerder dit jaar verschenen MOVE-eindrapport. MOVE staat voor 'MOnitoring VErruiming. Het is een RIKZ-project gericht op het waarnemen en beschrijven van de effecten op de Westerschelde van de tweede verruiming van de vaargeul, die eind jaren '90 heeft plaatsgevonden.

Vooraf in het middendeel van de Westerschelde is het areaal platen licht afgenomen, zegt de RIKZ-onderzoeker. In het westelijk deel is slechts een zeer lichte afname waargenomen, terwijl het areaal in het oosten vrij stabiel is gebleven. "Dat komt waarschijnlijk door lokale omstandigheden. Het lastige is dat MOVE alleen heeft gemeten en niet naar oorzaken heeft gekeken. Mogelijk hebben lokaal hogere stroomsnelheden de erosie veroorzaakt, maar het kan ook dat de stroom zich heeft verlegd. Dat moeten we nog verder onderzoeken"

PLAATHOOGTE

In sommige delen van de Westerschelde zijn de platen gemiddeld iets hoger geworden. Holzhauer legt uit dat dit van groot belang is voor de natuurwaarden. "Een plaat die nooit onder water staat heeft weinig bodemleven. Hetzelfde geldt voor bodems die altijd onder water staan. Daar tussenin ligt een optimum. Deze platen met een rijk bodemleven zijn voor vogels het interessantst, omdat ze hier het meeste voedsel vinden. Verder kunnen ze hier het langst fourageren. De meeste vogels zoeken hun voedsel aan de waterlijn, dus hoe groter het traject tussen hoog en laag water, hoe langer ze kunnen zoeken. Er is nu zeker nog niet te weinig voedsel, maar als de ontwikkeling doorgaat kan dat wel gebeuren."

Als een mogelijke verklaring voor het hoger worden van de platen noemt Holzhauer het verdwijnen van kleine geultjes die over de platen lopen. "Deze kortsluitgeultjes voeren sediment af en houden daarmee de plaat laag. We

zien dat die geultjes opgevuld raken. Daardoor groeien kleine platen uit tot één grote, er wordt geen sediment meer afgevoerd en de plaat groeit in hoogte."

BAGGERSTRATEGIE

Voor de platen is de aanwezigheid van sediment belangrijk, want zonder sediment verlies je de platen. De baggerstrategie is hierop gebaseerd, baggeren in de hoofdgeul en storten in de nevengeulen. Zo bleef het sediment in het systeem aanwezig. Het in het oosten opgebaggerde zand werd voornamelijk in het westelijk deel van de Westerschelde teruggestort. Achterliggende gedachte was dat het zand weer terug zou gaan naar het oosten, maar dat het dan wat langer onderweg zou zijn."

Maar ook deze baggerstrategie gaat op de schop. MOVE heeft aangetoond dat er geen sprake is van een retourtransport van het gebaggerde materiaal van het westen naar het oosten. Ook is duidelijk geworden dat de Westerschelde van een zandimporterend een

zandexporterend systeem is geworden. "Dat is misschien wel de meest opzienbarende conclusie", zegt Holzhauer. "We verliezen zand, terwijl altijd gezegd wordt dat zand het fundament is van de Schelde. De reden is niet bekend, maar kan te maken hebben met het storten in het westen. Ook is er de afgelopen 50 jaar in de Schelde heel veel gebaggerd, gestort, ingepolderd en noem maar op. Al die ingrepen kunnen mede invloed hebben op de zandhuishouding." Daarom wordt bij de volgende verruiming de strategie gevolgd van flexibel storten, waarbij je het opgebaggerde sediment in de geulen stort, of langs de randen van platen.

GETIJSLAG

Een andere door MOVE vastgestelde verandering is de grotere getijslag, het verschil tussen hoog en laag water. "De grotere getijslag komt echt door de tweede verruiming", stelt de onderzoeker. "De geulen zijn uitgediept, zodat het water makkelijker in- en uit kan stromen. Hierdoor zijn de laagwaterstanden gezakt en dit vooral heeft de

grotere getijslag veroorzaakt. Dit effect is achterin de Westerschelde, voorbij Hansweert, het sterkst hoogstwaarschijnlijk omdat de Westerschelde achterin ondieper wordt. Daardoor heeft de verdieping daar relatief meer effect. De tweede verruiming heeft weinig invloed gehad op het areaal slikken en schorren, al is er lokaal wat verdwenen of bijgekomen. Geen opvallende conclusie, meent Holzhauer. "In negen van de tien gevallen ligt er voor slikken en schorren een geulwandverdediging. Daar kan dus weinig mee gebeuren. En er is nauwelijks ruimte voor nieuwe slikken."

Het MOVE-onderzoek toont veel ontwikkelingen in de Westerschelde en laat zien dat die soms wel, maar veelal niet direct aan de tweede verdieping zijn toe te schrijven. De Westerschelde met al haar ingrepen vormt

blijkbaar een complex systeem dat slechts stukje bij beetje haar geheimen prijs geeft. "De ontwikkelingen gaan door en er zullen nieuwe monitoringprogramma's

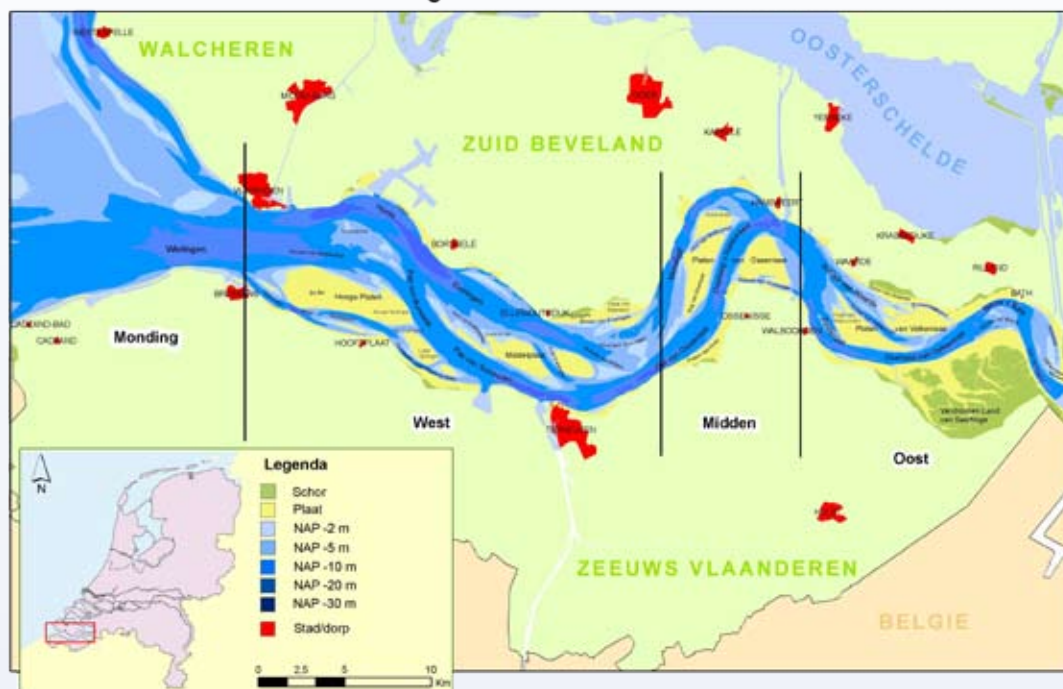
komen", zegt Holzhauer. "Maar dan niet meer onder de vlag van MOVE."

Lex Kattenwinkel

MEER INFORMATIE:
Harriëtte Holzhauer
harriette.holzhauer@rws.nl

Bert van Eck
Bert.eck@rws.nl

Geografische overzichtskaart van de Westerschelde



Gespot!

Springtij of springvloed ontstaat wanneer de getijdenwerking van de zon en de maan, die een gevolg is van de zwaartekracht, elkaar versterken. Springtij treedt op bij nieuwe en volle maan wanneer zon, aarde en maan ongeveer op één lijn staan. De maximale waterstand is daardoor hoger dan bij een normale vloed die vrijwel alleen veroorzaakt wordt door de maan. En dat levert vaak mooie beelden op. Foto is gemaakt op 21 maart langs de Zeeschelde ter hoogte van Buitenland (Bornem). Het eerstvolgende springtij is op vrijdag 28 september.

An Wouters

MEER INFO:
www.getij.nl
www.vts-scheldt.net (animatie)

Springtij op de Zeeschelde



“Een gezonde kruisbestuiving”

De MER-procedure bij grensoverschrijdende projecten

Een MilieuEffectRapportage, MER voor vrienden, brengt de milieugevolgen van een ingreep of activiteit in kaart. Dat geldt zowel in België, als in Nederland, maar beide landen hanteren een verschillende aanpak. Hoe pakt dat vervolgens uit in grensoverschrijdende projecten? Is de couleur locale dan een sta in de weg of een wederzijdse bron van inspiratie? We stelden de vraag aan Paul Post (NL) en Guy Janssens (VL), juridisch deskundigen voor Pro-ses2010.

Proses 2010 begeleidt de grensoverschrijdende projecten die in het kader van de ontwikkelingsschets 2010 werden geformuleerd. Natuurprojecten als het Zwin en de Hedwige- en Prosperpolder zijn daar de bekendste voorbeelden van.

PAUL:

“Al bij de aanvang van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium bemerkten we verschillen in Vlaamse en Nederlandse procedures. De schets beschrijft projecten die de Schelde toegankelijker, veiliger en natuurlijker moeten maken, zoals de creatie van 440 ha getijdennatuur in Hedwige-Prosperpolder. Bij dergelijke grensoverschrijdende projecten moet je uiteraard goed rekening houden met de inwoners van de grensgebieden. Als zij vanuit Vlaanderen en Nederland verschillende klokken horen luiden, weet niemand nog hoe laat het is. We kozen daarom voor één gemeenschappelijke MER met behoud van nationale procedures voor inspraak en vervolgtrajecten als de vergunningaanvragen.”

GUY:

“Aangezien de inhoud en doelstelling van de MER op Europees niveau zijn beschreven, lijken onze procedures sterk op elkaar. Alleen noemen we ze anders. De Vlaamse ‘Kennissegeving’ en

de Nederlandse ‘Startnotitie’ hebben exact hetzelfde doel: het project zo exact mogelijk beschrijven, pistes voor verder onderzoek aanduiden en zinvolle reacties uitlokken bij administraties en burgers. Voor de Hedwige-Prosperpolder werd een grensoverschrijdende ‘Startnotitie/Kennissegeving’ opgemaakt. In 2006 keurde de Vlaamse dienst MER en Nederlandse commissie MER het document goed. Pas daarna publiceerden de betrokken partners in eigen kranten en/of tijdschriften waar het grote publiek het document kon inkijken. Deze publicatie geldt als startpunt voor het openbaar onderzoek. Dit is een periode waarin iedereen zijn stem kan laten gelden. Wie vindt dat de onderzoekers bepaalde aspecten vergeten zijn, kan dat aan de kandidaat-bouwheer en de MER commissie laten weten. Zo kregen betrokkenen in Vlaanderen en Nederland ook rond Hedwige-Prosperpolder de kans om bijkomende onderzoekspistes aan te duiden....”

PAUL:

“... al krijgen de Nederlanders daar volgens de wet twee weken langer de tijd voor. Vlaanderen ziet het MER vooral als deskundigenrapport.



Paul Post



Guy Janssens

In Nederland hechten we evenveel waarde aan de mening van de burger. Zodra suggesties uit de eerste inspraakronde verwerkt zijn, wordt een ontwerp-MER opgesteld. Deze wordt nogmaals voorgelegd aan de burger via een bijkomende inspraakronde. Daar is in de Vlaamse MER-procedure, geen sprake van.”

ZIJN ER DAN GEEN INHOUDELIJKE VERSCHILLEN IN DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGES VAN BEIDE LANDEN?

PAUL:

“Toch wel. Traditioneel dient een MER om de milieugevolgen van een activiteit of ingreep wetenschappelijk te bestuderen. Op basis van de conclusies wordt dan een Meest Milieuvriendelijk Alternatief aangeduid. In Vlaanderen is dat nog steeds zo. In Nederland merkte de overheid dat infrastructuurprojecten hun begroting soms vele malen overschreden, vaak vanwege compensaties voor natuur of hinderbeperkende maatregelen, die niet in het oorspronkelijke kostenplaatje voorkwamen. Om de kosten/baten al bij de planfase scherp te krijgen, infiltrerde het OEI-

rapport (Overzicht Effecten Infrastructuur) de MER. Indien de bevoegde ministeries dat wenselijk achten, komen alle maatschappelijke effecten volgens een vast stramien aan bod in het milieuraapport. Het meenemen van dergelijke welvaartseffecten is geen juridische verplichting bij onze zuiderburen.”

GUY:

“Dat klopt. In theorie kan onze MER een project goedkeuren dat wenselijk is voor mens en milieu, maar financieel geheel onhaalbaar. In de praktijk worden er wel Maatschappelijke Kosten/Baten Analyses (MKBA's) gemaakt om deze lacune te dichten. In feite wordt dus dezelfde informatie verzameld, maar aan een andere kapstok opgehangen. Grensoverschrijdende projecten zijn een compromis tussen beide tradities. We volgen de Nederlandse tendens om bepaalde economische factoren mee te nemen, maar sluiten geen volwaardige MKBA in de MER. Daar zijn tenslotte andere kaders voor. Zo wijkt in Hedwige-Prosperpolder vooral landbouwgrond voor de nieuwe natuurinvulling,

dus onderzoekt een LandbouwEffectRapport (LER) hoe we de gevolgen voor de plaatselijke landbouwbedrijven kunnen verzachten."

VERKIEZEN JULLIE DE EIGEN PROCEDURES OF LEERDEN JULLIE VAN DE AANPAK VAN DE BUREN?

PAUL:

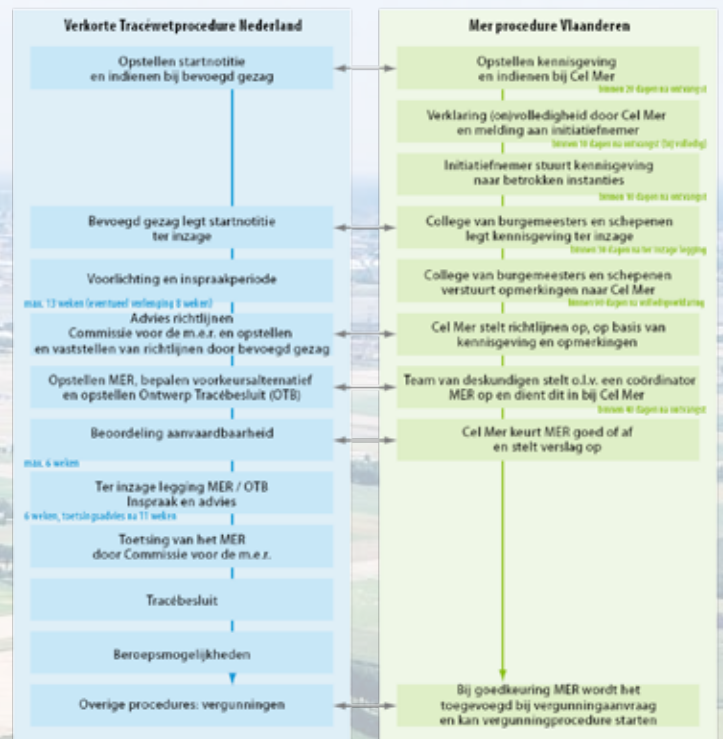
"Ik ben wel getroffen door de daadkracht van de Vlaamse werkwijze. Wij besteden veel meer aandacht aan participatieprocessen en leggen al onze studies open op tafel. Dat maakt ons kwetsbaarder voor kritiek en vaak trager in onze besluitvorming, terwijl dit hoegenaamd geen garanties tegen juridische vervolging geeft. Je kunt immers onmogelijk elk scenario in je risicoanalyse opnemen. Er kunnen altijd nieuwe activisten opduiken, die niet plaatsnamen aan de onderhandelingstafel. Dus ben je haast even kwetsbaar voor de rechter dan als je die stap overslaat. In Vlaanderen houdt men de gelederen langer gesloten."

GUY:

"Noem het een mooie kruisbestuiving. Wij moeten op onze beurt erkennen dat het Nederlandse participatiemodel meerwaarde biedt. Hun projecten worden vaak waardevoller door de inbreng van andere partijen. Maar doortastend bestuur heeft ook zijn merites. Het algemeen belang vereist nu eenmaal bepaalde keuzes, ook als die onpopulair zijn. Het geactualiseerde Sigmaplan is daarvan een goed voorbeeld. Onze regering hakte de knoop door in 2005, waarop de planningsfase kon beginnen."

PAUL:

"Bij ons werkt dat inderdaad veel minder. Een genomen besluit kan ter discussie blijven staan, waardoor het Parlement aarzelt om verdragen goed te keuren en het besluit een dode letter blijft. Ik zag het in vergaderingen dat Belgen na



Figuur 2.1.1: Vergelijking van de Nederlandse en Vlaamse MER-procedure

twee uur debat denken 'hou nou toch eens op met dat geëmmmer en begin eraan!'."

GUY:

"Problemen aanpakken als ze zich voordoen", heet dat dan. De toekomst biedt een mooie uitdaging om de twee te combineren: een doordacht participatieproces én doortastende besluitvorming.

Zo blijft alles in evenwicht."

Tina Stroobandt

MEER INFORMATIE:

Paul Post, paulpost@proses2010.nl
Guy Janssens, guyjanssens@proses2010.be

Schelde Nieuws

Schelde
InformatieCentrum

NIEUWE VOORZITTER BOWS

De heer J. Hamelink is sinds 1 juli 2007 de nieuwe gedeputeerde voor water, natuur en milieu en is derhalve ook de nieuwe voorzitter van het Bestuurlijk Overleg Westerschelde.

SCHELDE INFORMATIECENTRUM OPENT EXPOSITIE IN FORT

Op 6 juli openden gedeputeerde Hamelink en wethouder Vermue-Vermue van Borsele de permanente Schelde-expositie van het Schelde InformatieCentrum in fort Ellewoutsdijk. De expositie 'In, op en rond de Schelde' geeft bezoekers informatie over de thema's Economie, Recreëren en wonen, Veiligheid en Natuur. In het fort is ook de expositie Tussen Land en Water te zien. Een kijker op het fort biedt een blik over de Westerschelde. Het fort (Fortweg, Ellewoutsdijk) is dagelijks geopend van 10.00-17.00 uur.

MEER INFORMATIE: info@scheldenet.nl.

EXTRA EDITIE SCHELDESTROOM

"Wat is er mis met de natuur in de Schelde? Wat betekent het verdiepen van de vaargeul en hoe worden in het Scheldegebied overstromingen voorkomen?"

In een nieuwe folder van het Vlaams/Nederlandse ProSes2010 wordt geprobeerd het antwoord op dit soort vragen en de actuele stand van zaken nog eens op een rijtje te zetten. Uitgevoerd als een extra editie van de Kwartaaluitgave "Scheldestroom" is deze folder te downloaden op www.ontwikkelingsschets.nl of www.ontwikkelingsschets.be aan te vragen via info@proses2010.nl ~be of telefonisch op 00-31-(0)164-212800



In het zenuwcentrum van de dokken

Havenkapitein word je niet zomaar. Napoleon selecteerde al uitsluitend de beste luitenanten van de Franse marine en nog steeds zijn de diplomaverensten hoog: Jan Ronse doorliep 7 jaar als kapitein ter lange omvaart, een job aan de wal, en meerdere jaren als verkeersleider en hoofdverkeersleider bij de sluisen, vooraleer de minister hem op zijn 53ste benoemde tot havenkapitein. De Schelde Nieuwsbrief bezocht hem in het Antwerpse havenhuis.

De opdracht van de havenkapiteins, gebaseerd op een wet van 1936, luidt officieel "te zorgen voor de uitvoering, binnen gans de uitgestrektheid der haven, van de wetten en algemeene reglementen, alsmede van de bijzondere reglementen ter zake van de exploitatie en de politie van de haven, de veiligheid van de scheepvaart en de schepen, en de verrichtingen betreffende de goederen". Een hele boterham en daarom telt de haven van Antwerpen maar liefst 4 havenkapiteins met elk een gans team achter zich. Jan Ronse beslist of en waar vracht-, binnenvaart- en passagiersschepen mogen aanleggen en regelt het verkeer, de veiligheid en het waterpeil in de dokken. "Heel wat passagiers- en binnenschepen doen Antwerpen aan, maar de essentie van onze job ligt bij de vrachtaart. Vroeger werd de lading tot bij het schip gebracht. Nu moet het schip kunnen aanleggen bij de stouwerij waar de lading wacht."

OP VOLLE TOEREN

Jan Ronse werkt nauw samen met de scheepvaartpolitie, baggerdiensten en verkeersbegeleidingsdiensten. "De aanvraag en toewijzing van ligplaatsen gebeurt grotendeels geautomatiseerd, maar vaak moet ik specifieke situaties persoonlijk bekijken en oplossen, bv. wanneer een schip herstellingen moet uitvoeren, of een uitzonderlijk grote lading moet lossen. Nu het Deurganckdok op volle toeren begint te draaien, hebben we meer personeel aangenomen om die extra containerschepen een ligplaats toe te wijzen. Verder moeten we regelmatig optreden bij vervuiling door overflow van olie of bij een brand aan boord of op de kade. De meest opvallende gebeurtenis van de laatste maanden was het kapseizen van de Republika di Genova in het Verrebroekdok."

Intussen staat de telefoon niet stil: de dokmeester is aan de lijn en Jan checkt op de bodemtopokaart van het dok of een schip wel veilig tot

aan de ligplaats geraakt. "Als je even niet oplet, kan een schip op een verkeerde plaats voor anker gaan en dat geeft gauw 3 à 4 uur vertraging". De dokmeesters zijn Jans ogen en oren. Zij controleren 24 op 24 of iedereen zich houdt aan de havenreglementen, de specifieke richtlijnen van de havenkapitein, en of elk schip op de juiste plaats ligt. Bij overtredingen kan de havenkapitein proces verbaal opmaken.

VAREN IN DE GENEN

Tegenover Jans bureau pronkt een schilderij van het zeilschip van zijn betovergrootvader. Met een nostalgische blik in de ogen: "De passie voor scheepvaart moet ergens in mijn genen zitten. Als klein jongetje wandelde ik urenlang over het Antwerpse noorden- en zuidterras en zag de grote zeeschepen van Johnson Line en Blue Star Line. De vraag waar de lading vandaan komt en heen reist, en welke verre kusten deze zeereuzen zouden aandoen, intrigeerde me zeer. Als fervent kajaker maak ik regelmatig tochtjes op de Schelde. Wat de Schelde nog steeds zo bijzonder maakt? Het weidse zicht over een rivier zonder bruggen, zo dicht bij het centrum van de stad, verbindt Antwerpen met de wereld. Maar wat nog mooier is, is de eindeloze variatie en de steeds wisselende decors die een getijdenrivier zo levendig maken."

Katrien Weyn

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 NV Waterwegen en Zeekanaal, Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek. Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Europese LIFE project MARS. De in de nieuwsbrief gepubliceerde meningen weerspiegelen niet noodzakelijkerwijs het beleid van de participerende organisaties.

NEDERLAND

SCHDELLE INFORMATIECENTRUM
Poelendaeslesingel 18, Postbus 7003
4330 GA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 622888
www.scheldenet.nl
info@scheldenet.nl
Coördinator: Anja Phernambucq

BELGIË

SCHDELLE INFORMATIECENTRUM/ P/A VLIZ
Wandelaarkaai 7
8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
www.scheldenet.be
info@scheldenet.be
Coördinator: Bregje Beyst

REDACTIE

Bregje Beyst, Steven De Froy, Michel De Smet, Ans van Nieuwenhuijze, Ben Sinke, Ingrid Verbessem, Katrien Weyn, An Wouters

TEKSTSCHRIJVERS

Lex Kattenwinkel, Tina Stroobandt

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang, respectievelijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Joop van Houdt Luchtfotografie, Lex Kattenwinkel, Annemarie de Kok, Rijkswaterstaat Zeeland, Schelde InformatieCentrum, Katrien Weyn

VORMGEVING EN PRODUCTIE

Grafisch Bedrijf Pitman, Goes

OPLAG

4000

OVERNAME VAN ARTIKEL

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

ISSN 1382-9513