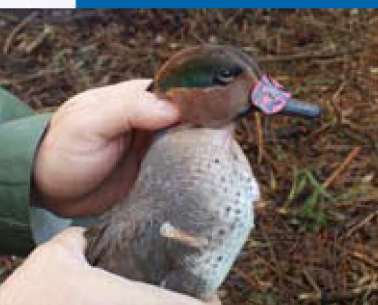


IN DIT NUMMER

WATERVOGELONDERZOEK OP
DE ZEESCHELDE ONDER DE
LOEP



Waarom is onderzoek van
belang en wat is de beste
onderzoeksmethode?

pag. 4

SAMENWERKEN AAN DE
SCHELDE
Paspoot van 3 jonge
Schelde-organisaties

pag. 6

RUBRIEKEN

SCHELDE NIEUWS **pag. 3**

GESPOT! **pag. 5**

SCHELDEMONITOR
Baggeren en Storten
pag. 7

WONEN EN WERKEN
Ideale plek aan de Schelde
pag. 8

EXTRA:

Bij deze Schelde
Nieuwsbrief vindt u
een bladwijzer van de
vernieuwde website
www.scheldemonitor.be
www.scheldemonitor.nl

Veiligheidsprogramma zet puntjes op de i



De Fowairet liep in 2005 vast op
een zandplaat en dreigde te breken

De zeeschepen op de Schelde (Westerschelde en Beneden Zeeschelde) worden steeds groter. Hoewel het aantal incidenten al jaren afneemt gaat de zoektocht naar een veiliger Schelde onverminderd voort. De uitkomsten van die zoektocht worden opgenomen in een allesomvattend Veiligheidsprogramma voor de scheepvaart op de Schelde. Alle partijen die een taak hebben op het gebied van nautische veiligheid op de Westerschelde en de Zeeschelde werken eraan mee. Deze gezamenlijke aanpak is ook de grote kracht van het project, stelt Manon Evers, projectleider Veiligheidsprogramma bij Rijkswaterstaat dienst Zeeland. "Straks weet iedereen heel precies van elkaar wie wat doet. Als je elkaar goed kent, kun je elkaar ook beter vinden en aansturen."

Het Veiligheidsprogramma is een uitvloeisel van de Scheldeverdragen die Nederland en Vlaanderen twee jaar geleden sloten. Eén van de vier verdragen behandelt het gemeenschappelijk nautisch beheer. Het doel daarvan is het bevorderen van de nautische veiligheid en de

vlotte doorstroming van de scheepvaart. Dat de veiligheid aandacht verdient, bleek uit de incidenten die zich in 2003 en 2005 op de Westerschelde hebben voorgedaan. "Die calamiteiten hebben de noodzaak om een goed Veiligheidsprogramma te ontwikkelen nog eens extra aan-

getoond", meldt projectleider Manon Evers.

Het Veiligheidsprogramma omvat vijf 'luiken': preventie, calamiteitenbestrijding, externe veiligheid, monitoring en handhaving. Het luik calamiteitenbestrijding borduurt voort op het Onderzoek Ongevallen- en Rampenbe-



Henk Ringelberg en Manon Evers in het Schelde Coördinatie Centrum

strijding Westerschelde. Het luik preventie is een vervolg op het Programma Nautische Veiligheid Westerschelde, dat met Europese subsidie is opgezet en medio dit jaar afloopt. Het luik Monitoring is bedoeld om de registratie van de ongevallen te verbeteren zodat doelmatig kan worden ingegrepen of bijgestuurd. "Nederland en Vlaanderen trekken gezamenlijk op, maar Nederland vervult de trekkersrol," licht Evers toe. "Er is vanaf het begin af aan goed overleg geweest tussen Nederland en Vlaanderen." Daarbij is eerst geïnventariseerd wat er op deze vijf trajecten al gebeurde. "Eerst kijken wat er al loopt en dan bepalen wat er nog moet gebeuren en hoe het beter kan", zegt Evers. "Uiteraard met deskundig advies."

PREVENTIE

Nautische veiligheid is in eerste instantie ongelukken voorkomen, oftewel preventie. Naast de diensten die de schepen bij hun tocht over de vaarweg begeleiden, zijn hierbij nog tal van partijen

betrokken. Vaak hebben deze partijen echter conflicterende belangen. Manon Evers geeft een voorbeeld. "Een gemeente wil aan de Westerschelde een jachthaven aanleggen. Dat is nautisch gezien niet overal gewenst. Niemand zal in het Nauw van Bath een jachthaven plannen, maar er zijn meer plaatsen waar dat niet goed mogelijk is zonder hinder voor de beroepsscheepvaart, of alleen onder bepaalde voorwaarden. Vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat moet beoordelen of een dergelijk initiatief uit nautisch oogpunt verantwoord is en heeft daarvoor een 'toetsingskader jachthavenontwikkeling' opgesteld. Hieraan kunnen initiatiefnemers hun plannen toetsen."

RUIS OP DE LIJN

Henk Ringelberg is als crisiscoördinator Zeeland 'een man uit het veld'. De Rijkswaterstaatsman is direct betrokken geweest bij grote calamiteiten op de Westerschelde, zoals twee aanvaringen tussen zee-

schepen en het dramatische ongeluk met een Belgische sleepboot in het Nauw van Bath in 2003 en twee jaar later het vastlopen op een zandplaat bij Perkpolder van het containerschip Fowairet. Hij werd direct geconfronteerd met tekortkomingen in de samenwerking bij de calamiteitenbestrijding. "Met name de contacten tussen onze dienst als beherende instantie, en diensten die belast zijn met openbare orde en veiligheid, matchte onvoldoende", zegt de crisiscoördinator. "Er zat te veel ruis op de lijn." Dit speelde vooral bij de Fowairet. Het ging daarbij om de vraag of dit beschadigde schip stabiel genoeg was om te worden versleept. 'Jazeker', meenden deskundigen. "Het schip had nog voldoende overlangse sterkte", vond ook Ringelberg. "Dan is er niets aan de hand, ook niet als er containers met gevaarlijke stoffen aan boord zijn, zoals bij de Fowairet. Dat spul blijft allemaal mooi in die containers zitten. Nadat het schip naar een veilige plaats

is gesleept, kunnen de containers onder gecontroleerde omstandigheden van boord gehaald worden."

Klinkt logisch, maar de praktijk was een andere: door het lange besluitvormingstraject dreigde het enige geschikte moment om het schip los te trekken (bij hoogwater en het was die dag giertij) onbenut voorbij te gaan. De wetmatigheid van het getij is tenslotte nog steeds de tijd-klok voor de besluitvorming. Uiteindelijk is net op tijd de knoop doorgehakt en het schip geborgen.

ROOD, WIT, BLAUW

Bij 'de Fowairet' openbaarde zich een ander probleem: de hulpdiensten hebben specifieke ervaring in het bestrijden van rampen op het land en niet op het water. Daarom hebben de burgemeesters van de zeven gemeenten aan de Westerschelde gezegd: we willen de mogelijkheid hebben om ook op het water onze verantwoordelijkheid in te vullen."

De evaluatie van de berging van de Fowairet heeft ertoe geleid dat de vaarwegbeheerder en het bevoegd gezag in een convenant duidelijke afspraken hebben gemaakt over wie welke bevoegdheden en verantwoordelijkheden heeft. Ook is er nu een coördinatieplan, een belangrijk document dat duidelijk aangeeft wat de verschillende hulpdiensten doen. "Rood, wit, blauw", zegt Ringelberg, "oftewel brandweer, ambulance en politie." De nieuwe afspraken zijn opgenomen in het calamiteitenluik van het Veiligheidsprogramma.

HANDHAVINGSOVERLEG

Handhaving is ook een belangrijk onderdeel van het veiligheidsprogramma. In Zeeland is er reeds regulier overleg tussen de instanties die toezien op de naleving

van wetten en regels (op het water), zoals het Korps Landelijke Politiediensten, Inspectie Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Dit handhavingsoverleg gaat niet alleen over de Westerschelde, maar is provinciebreed opgezet. Toch kan het beter, meent projectleider Veiligheidsprogramma Manon Evers: "Een dergelijk overleg is er ook in Vlaanderen. In het Veiligheidsprogramma is opgenomen dat we dat in de toekomst voor de Schelderegio samen gaan doen. Handhavers hebben immers vaak te maken met hun collega's aan de andere kant van de grens."

De tendens van grotere sche-

pen blijft ondertussen doorgaan en de Scheldehavens worden groter. Manon Evers: "Dat zijn autonome ontwikkelingen die een daarop toegespitst beheer vragen. Daarom is het verder verbeteren van preventiemaatregelen een continu proces. Met het Veiligheidsprogramma worden de puntjes eens goed op de i gezet, maar na afronding daarvan mogen we zeker niet met de armen over elkaar gaan zitten."

Lex Kattenwinkel

MEER INFORMATIE:

Manon.evers@rws.nl

Henk.ringelberg@rws.nl

Externe Veiligheid

De nautische veiligheid op de rivier is bepalend voor de veiligheid van de bewoners aan de oevers van de Westerschelde en Beneden Zeeschelde. Dit wordt wel de externe veiligheid genoemd. In de huidige situatie valt de externe veiligheid ruim binnen de daarvoor in Nederland geldende normen, zo heeft een onderzoek enkele jaren geleden aangetoond.

Om te bezien wat de effecten zijn van de groeiende scheepvaart wordt in 2007 een actualisatie van dit onderzoek uitgevoerd. Als betekent dat het veiligheidsniveau in de toekomst onder druk komt te staan, zullen er aanvullende maatregelen nodig zijn om het veiligheids- en vlotheidsniveau op een aanvaardbaar niveau te handhaven. -

In juni komt het monitoringsrapport scheepvaartverkeer en incidenten over 2006 uit.



Vervoer van gevaarlijke stoffen brengt extra risico's met zich mee

Schelde Nieuws

Schelde
InformatieCentrum

SCHELDEKRANT 2007

De vijfde Scheldekrant is uit. Dit keer onder andere artikelen over de binnenvaart, vistrappen in de Schelde, het regionaal Landschap Schelde-Durme, een veiligheidsproject bij Fort Ellewoutsdijk en de natuurgebieden Zwin en Hedwige-/Prosperpolder. De vaste rubrieken zijn Scheldetrips, dit keer met twee maritieme dorpen aan de Schelde, Scheldecultuur en Scheldeliteratuur, met een gedicht van de stadsdichter van Antwerpen. De gratis krant is bedoeld voor bewoners en bezoekers van het Scheldegebied en ligt bij bibliotheken, gemeentehuizen, bezoekerscentra en horecagelegenheden langs de Zeeschelde en Westerschelde. Ook bedrijven kunnen de krant bestellen voor hun personeel. U kunt exemplaren verkrijgen via info@scheldenet.be of info@scheldenet.nl.

NIEUWE VOORZITTER BOWS

De verkiezingen bij de provincie Zeeland zijn achter de rug. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe gedeputeerde voor water, natuur en milieu. De heer J.J. (Jaap) van Ginkel gaat deze taak vervullen en is ook de nieuwe voorzitter van het Bestuurlijk Overleg Westerschelde.

SCHELDEZAAL BRESKENS

Op 21 april is in het Visserijmuseum Breskens de nieuwe Westerscheldezaal geopend. Het Schelde InformatieCentrum werkte aan de inrichting van de zaal mee. In het project infodragers zullen nog meer Schelderuimten bij bestaande musea of bezoekerscentra ingericht worden. In juli zal er in fort Ellewoutsdijk een kazemat tot Schelderuimte omgevormd worden.

Schelde
nieuwsbrieven

pagina 3

Watervogelonderzoek op de Zeeschelde onder de loep

Het kan de wandelaars op de Scheldedijken onmogelijk ontgaan: de Schelde telt heel veel eenden. Vooral tijdens de wintermaanden vinden zo'n 30 à 40 duizend snaterende wintergasten de weg naar deze rivier. Maar waarom houden ze hier halt? Om die ogenschijnlijk simpele vraag te beantwoorden zijn er al jarenlang onderzoekers in de weer. Met ondersteuning van W&Z (Waterwegen & Zeekanaal NV), afdeling Zeeschelde inventariseert het INBO (Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek) al 15 jaar de overwinteraars. Maandelijks varen tellers de Zeeschelde af gewapend met verrekijkers, telescopen en notitieboekjes en het INBO speurde bovendien naar de meest geschikte onderzoeksmethode.

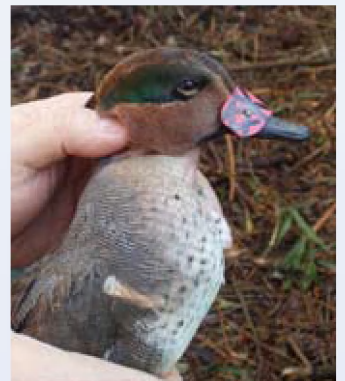
Slik en foeragerende watervogels in de Zeeschelde

Voor verschillende soorten (wintertaling, kraakeend, tafel-eend en pijlstaart) zijn de getelde aantallen zó hoog dat de Schelde geldt als internationaal belangrijk overwinteringsgebied. De geobserveerde patronen in vogelaantallen zijn echter moeilijk éénduidig te verklaren. Wat maakt de Zeeschelde zo'n aantrekkelijke overwinterplaats en welke kenmerken moeten daarvoor behouden blijven? De beantwoording van deze vragen blijkt in de praktijk zeer lastig, temeer omdat traditionele methoden als louter vogels tellen daarbij niet volstaan. Daarom werkte het INBO in een recente studie mogelijke manieren uit om onze kennis over het voorkomen van watervogels in de Zeeschelde te vergroten.

WATERVOGELRAADSELS

De meest pertinente vragen handelen over voedsel: het klinkt wellicht verwonderlijk maar onderzoekers hebben momenteel alleen indirecte aanwijzingen over wat de meeste vogels eten in de Zeeschelde. Meestal fourageren ze in de waterlijn - de steeds veranderende grens tussen water en slik - waar verschillende potentiële voedselbronnen samen voorkomen. Maar wat nuttigen ze daar precies? Hoofdverdachten nummer één zijn de miljoenen kleine wormpjes (borstelarme ringwormen - Oligochaeta) die zich bij laag water verschuilen, maar uit het slik tevoorschijn komen zodra er een waterlaagje op komt. Aanspoelend organisch materiaal, kiezelwieren en wieren op steenbestortingen zijn echter ook mogelijke voedselbronnen. Over het habitat- en terreinge-

bruik bestaan eveneens vele raadsels. Bijvoorbeeld, wat is het belang van schorren en nabijgelegen binnendijkse gebieden om te overtijen - of om voedsel te zoeken? Dergelijke informatie is bijzonder belangrijk om inzicht te verwerven in de sturende variabelen van de populatie gevleugelde overwinteraars. Prangende vragen over de draagkracht en robuustheid van het estuarium komen boven. We zouden immers graag inschatten welke impact bepaalde ingrepen en veranderingen hebben. Ook rijst daarbij de vraag wat de samenhang is en het potentiële belang van de Zeeschelde in een ruimere internationale context. Is er gedurende een winterseizoen veel (internationale) uitwisseling tussen gebieden? Komen steeds dezelfde vogels op bezoek, of verblijven ze ook elders?



Een wintertaling met neuszadel. Merktechniek om vogels in het veld individueel herkenbaar te maken



Risico's van merktechnieken: ijsvorming op neuszadels bij wilde eend

VAN NEUSZADELS TOT SATEL- LIETTELEMETRIE

Met tellingen alleen zijn deze vragen niet te beantwoorden, andere methoden zijn noodzakelijk. In de zoektocht naar de meest praktische, efficiënte en haalbare onderzoeksmethoden werd een vergelijking en afweging gemaakt van talloze technieken. Deze besloegen een breed terrein van veldobservatie over maagonderzoek; nachtkijkers, tot satelliet-telemetry – weinig bleef onbesproken om uiteindelijk per vraag de best mogelijke onderzoeksmethode(n) te vinden.

Zo werd bijvoorbeeld gezocht naar de meest efficiënte en diervriendelijke methode voor het bestuderen van het terreingebruik. Traditionele methoden zoals tellen en observeren bleken onontbeerlijk, maar de combinatie met andere technieken zoals het merken van vogels geeft zeer waardevolle informatie over hoe watervogels het estuarium gebruiken overdag, dag-nacht, seizoen etc. Een voorbeeld daarvan is het aanbrengen van neuszadels (kleine plasticen merktekentjes op de snavel, afleesbaar met de verrekijker).

Dergelijke studies vereisen een grondige voorstudie en het ontwerp is belangrijk. Een onaangepast design of gebruik in onaangepaste omstandigheden kan schadelijk zijn voor de vogels.

ONDERZOEKSSTRATEGIE

De uitgestippelde onderzoeksstrategie stelt een model dat betrouwbaar de relaties verklaart, en eventueel veranderingen voorspelt, tussen verschillende kenmerken van de Zeeschelde en overwinterende watervogels. Om te komen tot dit model is nog een hele weg af te leggen. Daarom wordt stapsgewijs elk afgelegd deel geëvalueerd.

Hoewel het methodologische rapport een aantal detailstudies suggereert is er in de eerste plaats een koppeling nodig van bestaande watervogeldata aan andere informatie die verzameld wordt in het Schelde-estuarium, zoals ecotopenkaarten, water- en sedimentkwaliteitsdata, bodemdieren etc. Evaluatie van deze resultaten moet leiden tot een eventuele bijsturing van de monitoringsinspanningen en een identificatie van de grootste kennishiaten.



Watervogeltellingen op de Zeeschelde vanaf een boot

Bij het doorstomen naar een volgende stap in het watervogelmodel zal de vraagstelling telkens specifieker worden om ontbrekende schakels gericht aan te vullen. Aldus ontstaat langzaam maar zeker een steeds completer model dat antwoord kan geven op de watervogelraadsels en zijn waarde kan bewijzen als beleidsondersteunend instrument.

MEER INFO:

Het volledige rapport is beschikbaar via www.inbo.be
Gunther.vanryckegem@inbo.be
Erika.vandenbergh@inbo.be

An Wouters
Gunther Van Ryckegem

Gespot!

De warme aprilmaand trok veel mensen naar het water. Bij Ellewoutsdijk trokken jongeren met hun waterscooters erop uit. Op de achtergrond een containerschip. De afstand is hier redelijk, er lijkt geen gevaar. Op veel plaatsen in de Westerschelde is het varen met snelle motorboten of waterscooters echter niet zonder risico, omdat de zeeschepen vaak dicht langs de kant varen.

Jolanda Duinkerke



Samenwerken langs de Zeeschelde

Het gonst van de activiteiten langs de Zeeschelde. Door toekomstvisies als de Ontwikkelingsschets 2010 en plannen als het geactualiseerd Sigmaplan wordt de rivier herontdekt. Het lijkt erop dat er sprake is van een sneeuwbaaleffect en dat steeds meer overheden en organisaties de Schelde en haar zijrivieren omarmen. Om de krachten te bundelen en plannen te stroomlijnen zijn een aantal samenwerkingsverbanden ontstaan. Drie jonge clubs worden hier in vogelvlucht voorgesteld.

Schelde Landschapspark



Ontstaan:	December 2004 in het kader van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Medio februari 2007 werd de samenwerkingsovereenkomst ondertekend met het consortium 3EW8 (Euro Immo Star, Eurostation, ERM en West8).
Gebied:	Langs Zeeschelde.
Participanten:	Scheldegemeenten (Antwerpen, Berlare, Bornem, Brasschaat, Buggenhout, Dendermonde, Destelbergen, Gent, Hamme, Hemiksem, Kruibeke, Laarne, Lokeren, Melle, Merelbeke, Niel, Puurs, Schelle, Sint-Amands, Temse, Waasmunster, Wetteren, Wichelen, Zele en Zwijndrecht), Provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen, Vlaams Gewest.
Doelgroep:	Bewoners en bezoekers
Doel:	Dit landschappelijk en stedenbouwkundig project wil gemeenten en steden binnen het Schelde-Landschapspark, de Schelde en het Schelde-estuarium in al hun aspecten op de internationale kaart zetten.
Activiteiten:	Projecten op het gebied van toerisme, stedenbouwkundige (wonen, werken), particuliere en publieke moderne bouwwerken, natuurinrichting, waterzuivering, veiligheid tegen overstromen, infrastructuur, openbaar vervoer, cultuur en landbouw.

MEER INFORMATIE:

www.schelde-landschapspark.be
info@schelde-landschapspark.be

Regionaal Landschap Schelde-Durme



Ontstaan:	Voorjaar 2006
Gebied:	Langs Zeeschelde en Durme.
Participanten:	Gemeenten Berlare, Dendermonde, Hamme, Laarne, Lokeren, Waasmunster, Wetteren, Wichelen en Zele, provincie Oost-Vlaanderen
Doelgroep:	Streekbevolking en bezoekers
Doel:	Sensibiliseren voor de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de streek. Bescherming van het streekeigen karakter en de typische natuur- en landschapswaarden van de regio.
Activiteiten:	Landschapskrant die in het gebied huis aan huis verspreid wordt, huiszwaluwenproject.

MEER INFORMATIE:

www.rlsd.be
joachim.calcoen@oost-vlaanderen.be

Ontstaan:	Juli 2004
Gebied:	Langs Schelde, Dender en Rupel.
Participanten:	Projectmatig toeristisch samenwerkingsverband tussen Toerisme Oost-Vlaanderen, Toerisme Provincie Antwerpen en 27 gemeenten (Aalst, Berlare, Boom, Bornem, Buggenhout, Denderleeuw, Dendermonde, Destelbergen, Erpe-Mere, Haaltert, Hamme, Hemiksem, Laarne, Lebbeke, Lede, Merelbeke, Niel, Ninove, Puurs, Rumst, Schelle, Sint-Amands, Wetteren, Wichelen, Willebroek, Zele en buitengebied van Mechelen: Battel, Heffen, Hombeek, Leest, Walem).
Doel:	Bevorderen van toerisme en recreatie in de regio door samenwerking van private en publieke actoren te stimuleren.
Doelgroep:	Toeristen, recreanten, organisaties en ondernemers die actief zijn in het toerisme
Activiteiten:	Scheldeland werkt met een jaarlijks toeristisch marketingprogramma vooral aan de positionering en de bekendmaking van de toeristische regio. De communicatie verloopt o.m. via www.scheldeland.be en via een ruim verspreid publicatieprogramma met de informatiebrochure in zakformaat als centraal element.

MEER INFORMATIE:

www.scheldeland.begilles.facon@tpa.be

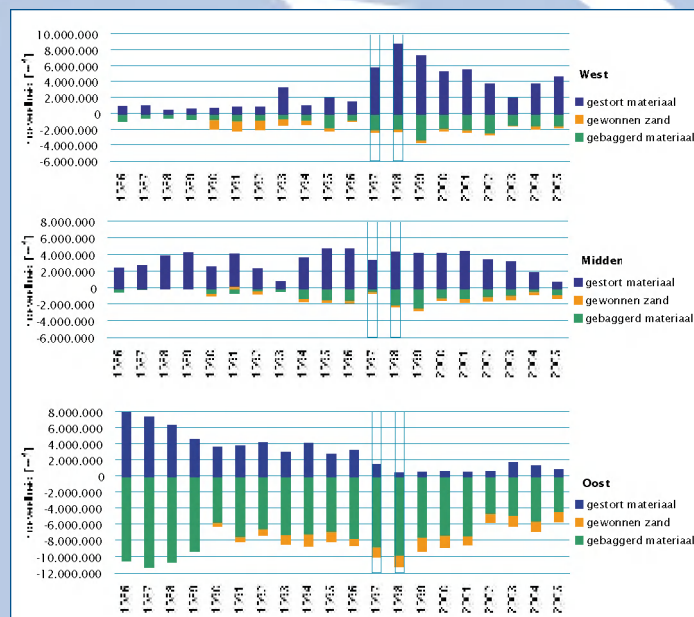
Scheldemonitor: Baggeren en storten

In de Westerschelde wordt continu gebaggerd om de vaargeul op de gewenste diepte en breedte te houden. Er wordt voornamelijk gebaggerd op de 'drempels' en langs de randen van o.a. platen. Drempels liggen in het overgangsgebied tussen een ebageul en een vloedschaar en trekken zand aan. Hierdoor zijn dit de plekken waar de Westerschelde van nature ondieper is. Het uitgevoerde baggerwerk is per maand min of meer constant, maar er zijn de loop der jaren wel belangrijke verschuivingen geweest binnen het estuarium.

Zo bedroeg het totale jaarlijkse onderhoudsbaggerwerk ten oosten van Vlissingen tussen 1999-2002 gemiddeld 11 miljoen m³ en daalde daarna tot ongeveer 7-8 miljoen m³ per jaar. De grotere hoeveelheid onderhoudsbaggerwerk tussen 1999 en 2002 is voornamelijk veroorzaakt door een toename van het onderhoudsbaggerwerk langs o.a. platen.

Het meeste onderhoudsbaggerwerk vindt plaats in het oosten: vóór de verruimingswerken was dat tussen 70 procent en 85 procent van het totale onderhoudsbaggerwerk, na de verruimingswerken tussen 55 procent en 75 procent. Er wordt minder gestort en meer zandgewonnen in het oosten dus er is minder materiaal aanwezig in het oosten.

Het materiaal dat bij het baggerwerk vrijkomt wordt teruggestort in de Westerschelde. De gedachte hierbij is, dat het materiaal dat in de Westerschelde aanwezig is het fundament vormt van natuurlijkheid en veiligheid en daarom in de Westerschelde moet blijven. Voor 1996 werd voornamelijk in het oostelijk deel gestort, na 1996 wordt 45% van het gebaggerde materiaal in het westelijk deel van de Westerschelde gestort. In het oosten was te weinig capaciteit voor het storten van het gebaggerde materiaal. Hierdoor zou het meergeulensstelsel in gevaar kunnen komen.



(bron: Monitoring van de effecten van de verruiming 48'/43", Eindrapport 2006, RIKZ)



Ideale plek aan de Westerschelde

Jo en Lenie Houtekamer zijn dagelijks te vinden in praathuis De Punt bij Kruiningen, aan de oostelijke ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland. Het praathuis staat er sinds vorig jaar, mede door Jo's inspanningen, en het staat op dé ideale plek. "Bij helder weer zien we in het oosten Saeftinghe en in het westen Terneuzen. We kijken op het drukst bevaaren deel van de Schelde en de schepen komen hier vlak langs de dijk."

Van jongs af aan speelt de Westerschelde een grote rol in het leven van Jo Houtekamer. Opgegroeiend in Waarde woont hij inmiddels al 43 jaar in Kruiningen, de geboorteplaats van zijn vrouw Lenie. De echtparen doen weinig voor elkaar onder in hun passie voor de Schelde en de scheepvaart. "Ons bloed is rood zeewater."

Als jongen was Jo een echte watterat en hij kan smakelijk vertellen over zijn avonturen: "De eerste keer dat ik van huis ben weggelopen, was ik met een buurmeisje plümen aan het zoeken op het schor, vogelveren, om een indianentooi van te maken. Niemand wist waar we waren, alle moeders in paniek." Dat was nog voor Jo naar school ging. In zijn lagereschooltijd was hij vrijwel dagelijks op het schor en aan de Schelde te vinden: lamsoren snijden ("eigenlijk heten ze zeeasters"), eendeneieren zoeken, vloten bouwen, vissen. "Mijn moeder was soms ongerust. Ze waarschuwde me voor de gevaren van het water – 'jongen, ze brengen je nog eens op de ladder thuis'. Zo werden drenkelingen aan wal gebracht, op een ladder."

LIBERTY SCHEPEN

De interesse van Jo voor de scheepvaart ontstond al in zijn jeugd, toen hij scheepsplaatjes van Hooimeijer beschuit spaarde. "Albums vol had ik. Onze kinderen hebben ze stukgelezen." Hij vertelt over de Amerikaanse Liberty schepen, die in de oorlog militaire goederen naar Europa hadden vervoerd. "Dat waren lichte schepen, gebouwd voor één geladen reis. Na de bevrijding werden ze onder meer gebruikt om Antwerpen te bevoorraden. Als ze leeg terug voeren sloeg de schroef boven water uit. Dat hoorde je als je 's avonds in bed lag." Houtekamer heeft gewerkt als vrachtwagenchauffeur en daarna 32 jaar op de fritesfabriek in Kruiningen, het laatst als ploegchef. Sinds enkele maanden is hij gepensioneerd. "Mijn werk had niet rechtstreeks met de Schelde te maken, maar als vrachtwagenchauffeur kwam ik geregeld in havens. Dat heeft de interesse voor de scheepvaart verder aangewakkerd, je gaat erover lezen en zo kom je steeds meer te weten, zeker nu met het internet." Jo heeft informatie van alle rederijen op zijn computer

en – net als in zijn jeugd – plaatjes van schepen. Via een bepaald systeem (AIS) volgt hij scheepsbewegingen. "Als je op je computerscherm een baggerboot stil ziet liggen in een ondiep deel van de vaargeul, dan weet je dat hij daar aan het baggeren is."

PRAATHUIS

In praathuis De Punt vormen de passerende boten gespreks- onderwerp nummer één en Jo en Lenie doen daar als vaste gasten stevig aan mee. Daarnaast wisselen de bezoekers – gemiddeld 25 tot 30 per dag – nieuwtjes van het dorp. Het praathuis is dan ook een belangrijk ontmoetingspunt. Er ligt een gastenboek en op de kalender staat een verjaardag aangekondigd (15.30 uur, komt allen). "Dan wordt er getraceerd", zegt Jo beslist. "We zorgen zelf voor ons natje en droogje. De een neemt dit mee en de ander dat. Het is vaak reuze gezellig." Zijn vrouw Lenie wijst er fijntjes op dat praathuis De Punt ook aan een toeristisch fietspad ligt. "De mannen kijken ook graag naar de jonge vrouwen die langs fietsen."

Lex Kattenwinkel

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

SCHDELDE INFORMATIECENTRUM
Poelendaelesingel 18, Postbus 7003

4330 GA Middelburg

Telefoon +31 (0)118 622888

www.scheldenet.nl

info@scheldenet.nl

Coördinator: Anja Phernambucq

BELGIE

SCHDELDE 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

EIND- EN HOOFDREDACTIE

Laurens Vogelesang, respectievelijk Jolanda Duinkerke

ILLUSTRATIES

Y. Adams, Agentschap voor Natuur en Bos, S. Byers, N. De Regge, Anita Eijlers, Lex Kattenwinkel, Regionaal Landschap Schelde-Durme, Rijksinstituut voor Kust en Zee, Rijkswaterstaat Zeeland, Scheldeland, Schelde Landschaps-park, www.eye-flash.be

VORMGEVING EN PRODUCTIE

Grafisch Bedrijf Pitman, Goes

OPLAGE

4000

OVERNAME VAN ARTIKELLEN

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

ISSN 1382-9513