

Schelde

NIEUWSBRIEF NR. 62

maart 2010 - een uitgave van het Schelde InformatieCentrum



Nieuwe plek voor Schelde InformatieCentrum

2010 wordt een belangrijk jaar voor de organisaties die zich bezighouden met de Schelde. Na 16 jaar zelfstandigheid gaat het Schelde InformatieCentrum (SIC) op in de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC). Dat is een logische stap. Nederlandse VNSC-secretaris Peter van Zundert: "We hebben straks één communicatielijn, in plaats van twee. Eerst communiceerden we over de projecten vanuit de VNSC en het SIC communiceerde 'overall'. Voor onze doelgroepen wordt het nu duidelijker. Voordeel is ook dat de activiteiten van het SIC nu ingebed zijn in een formeel orgaan. Daardoor krijgt de boodschap meer lading."

De VNSC communiceerde voorheen vooral met deskundigen. De inhoud stond altijd centraal. Het SIC is gewend om met brede doelgroepen met minder achtergrondkennis te communiceren. "We hebben nu een win-win situatie", aldus de Vlaamse secretaris Dries Vervoort. "Het SIC deed al heel goed werk, wij als commissie ook.

Maar wij moesten de communicatiekant nog beter invulling geven. We kunnen nu dus gebruikmaken van de bestaande expertise van het SIC. Vlaams SIC-coördinator Bregje Beyst geeft aan dat er een belangrijke taak bijkomt. "Als SIC richten we ons op externe doelgroepen. Nu gaan we er ook aan bijdragen dat de partijen die binnen de commissie

In dit nummer

4 Drukke op de binnenwateren
Het Scheldegebied is één van de drukst bevaren gebieden ter wereld

6 Hedwige- en Prosperpolder
Vlaanderen en Nederland werken samen aan het Hedwige-Prosperproject



Rubrieken

3 Gespot!
Verdieping Westerschelde

5 Scheldemonitor
Veerdiensten

7 Scheldenieuws

8 Wonen en werken
Het Scheldegevoel blijft...

samenwerken, onderling beter gaan communiceren. Het zijn allemaal verschillende organisaties, met verschillende aandachtspunten uit verschillende landen. Goede communicatie is daarom enorm belangrijk. Daar ligt voor ons een nieuwe uitdaging.”

Evalueren

“2010 is een overgangsjaar. De communicatiemedewerkers gaan regelmatig bij elkaar zitten om elkaar te leren kennen. Dit jaar staat voor ons ook in het teken van de vraag: ‘Doen we de juiste dingen en hoe kan het beter?’ We zullen dus veel van onze oude communicatiemiddelen evalueren en besluiten of we op dezelfde manier verder gaan of meteen veranderingen doorvoeren. Daar is het nu het juiste moment voor”, aldus Peter van Zundert. Een belangrijke verandering is het vervangen van deze papieren nieuwsbrief door een digitale nieuwsbrief. Zie het kader hiernaast onderaan de pagina.

Schelde-evenement

Bregje Beyst: “Waarschijnlijk leveren de evaluaties wat accentverschuivingen op. Gaan we met de educatiepakketten door op dezelfde voet? Blijft het project ‘Infodragers’ op dezelfde manier bestaan en blijven we dus bestaande bezoekersruimten langs de Schelde inrichten met onze informatie? Een nieuwe opdracht is het organiseren van een jaarlijks Schelde-evenement. Om zo alle informatie rondom de Schelde wat dichterbij het publiek te brengen. Dit jaar organiseren we het evenement samen met de werkgroep Onderzoek & Monitoring. Tijdens het evenement laten we de onderzoeksresultaten van deze groep zien. Ook willen we de VNSC als organisatie en de communicatiewerkgroep voorstellen, zodat mensen ons weten te vinden.

Slagkracht

Waar hoopt Peter van Zundert op? “Ik zou het mooi vinden als we via communicatie een brug kunnen zijn. Dat mensen snappen waar we mee bezig zijn, en in het beste geval nut en noodzaak ervan inzien. Natuurlijk zal niet iedereen altijd blij zijn met wat we doen. Als je grond hebt in de Hedwigepolder, dan wil je die niet afstaan voor nieuwe natuur. Ik hoop dat we dan in ieder geval duidelijk kunnen maken waarom we dit doen, en



dat we kunnen bijdragen aan meer begrip voor zowel positieve als negatieve emoties. Door de overgang van het SIC naar de commissie hebben we meer slagkracht in de communicatie. Dus moeten we hier nog beter in kunnen slagen.” Ook Dries Vervoort verwacht dat de VNSC een helder beeld kan neerzetten over de plannen rond de Schelde. “Nog meer dan voorheen.”

Schelde
InformatieCentrum

De Vlaams Nederlandse Scheldec commissie

Al sinds 1948 bestaat de Technische Schelde Commissie. Meer dan zestig jaar stemmen overheidsinstanties daarin op ambtelijk niveau afspraken af over de Schelde. In 2005 is daar de politieke pijler bijgekomen en maken ook de bewindslieden van beide landen afspraken met elkaar. Sindsdien heet de commissie de ‘Vlaams Nederlandse Scheldec commissie’. Diverse afdelingen van ministeries in beide landen zijn erin vertegenwoordigd, net als de provincies. De drie hoofdthema’s zijn veiligheid, toegankelijkheid en natuur. De commissie ziet erop toe dat onderlinge afspraken worden nagekomen. Onder het politiek en ambtelijk college vallen verschillende tijdelijke werkgroepen. Op dit moment zijn dat Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, Kanaal Gent-Terneuzen en Binnenvaart Scheldegebied. Permanente werkgroepen zijn Onderzoek & Monitoring en Communicatie. Het Schelde InformatieCentrum valt nu onder de werkgroep Communicatie.

Meer informatie: www.vnsc.eu

Laatste Schelde Nieuwsbrief

Dit is de allerlaatste Schelde Nieuwsbrief. Er komt een digitale nieuwsbrief als opvolger. De Scheldekrant, voor het brede publiek, blijft bestaan. Er wordt zelfs onderzocht of hij twee keer per jaar kan verschijnen.

Jolanda Duinkerke, hoofdredacteur: "De nieuwsbrief bestaat sinds 1994. In het begin behandelden we alleen Nederlandse onderwerpen en kwam hij ook alleen in Nederland uit. Vanaf 1996 is het een Nederlands-Vlaamse uitgave. In de beginperiode waren vakinhoudelijke ambtenaren de belangrijkste doelgroep. Daarnaast wilden we ook mensen die in het Scheldegebied wonen en geïnteresseerd zijn in de Schelde bereiken.

In de loop der jaren werden de artikelen steeds publieksgerichter. Uit het lezersonderzoek dat we in 2007 hielden, bleek dat het moeilijk is om twee verschillende doelgroepen te bedienen in één nieuwsbrief. De ene groep wilde korte, zakelijke berichten en de ander juist langere artikelen met meer diepgang. De Scheldekrant is hét informatiekanaal voor het brede publiek. Daarom willen we de toekomstige digitale nieuwsbrief nu meer gaan richten op mensen die in hun werk met de Schelde bezig zijn. Daarmee kunnen we ook de kosten voor verzending terugbrengen, want dat is een grote kostenpost."

De abonnees die de Schelde Nieuwsbrief digitaal als PDF krijgen, kunnen een uitnodiging verwachten om zich te abonneren op de digitale nieuwsbrief. Wie de papieren variant ontvangt en graag een abonnement wil op de digitale nieuwsbrief kan een mail sturen naar info@scheldenet.be of info@scheldenet.nl.



Eindelijk kunnen (vlnr) havenscheper Marc van Peel, minister-president Kris Peeters, staatssecretaris Tineke Huizinga en minister Hilde Crevits het startsein geven. Met een druk op de knop is de derde verdieping van de Westerschelde nu ook in Nederland van start gegaan.

Meld u aan voor de digitale nieuwsbrief via info@scheldenet.be of info@scheldenet.nl.





Drukke op de binnenwateren

Binnenvaartschepen vallen soms in het niet bij de containerreuzen die tegenwoordig de Westerschelde bevaren. Maar met een vervoersaandeel van zo'n dertig procent zijn zij één van de belangrijkste transportmiddelen in Nederland en België. De Vlaams Nederlandse Scheldecommissie heeft onlangs een onderzoek laten uitvoeren naar de verkeers- en vervoersprognoses voor de binnenvaart in het Scheldegebied. Want het wordt steeds drukker op het water.

Het Scheldegebied is één van de drukst bevaren gebieden ter wereld, mede door het grote achterland dat prima bereikbaar is met binnenvaartschepen. Jaarlijks varen er bijvoorbeeld 115.000 binnenvaartschepen over het Schelde-Rijnkanaal en passeren er bijna 50.000 het sluisencomplex in Terneuzen. "Je kan dus wel stellen dat het druk is", vertelt Kees Storm, Coördinator Binnenvaart en Recreatievaart bij Rijkswaterstaat Zeeland. "We hebben in het Scheldegebied enkele sluisen die ver aan hun maximale capaciteit zitten. Het is dus handig om te weten wat de toekomst ons brengt. Is de infrastructuur over tien jaar nog wel toereikend? Hoeveel scheepsbewegingen hebben we dan? En hoe groot zijn de schepen tegen die tijd?"

Langer, breder en dieper

De afgelopen tijd heeft een onderzoeksbureau verschillende toekomstscenario's geschetst, uitgaande van economische modellen van het Centraal Planbureau. Kees Storm: "Die scenario's lopen uiteen van gelijkblijvend vervoer in de binnenvaart in 2020 en 2040 bij een lichte economische groei tot een verdubbeling van het vervoer bij een sterke wereldwijde economische groei.

Zo weten we waarmee we in het uiterste geval rekening moeten houden. Niet alleen de economie is bepalend, ook trends in de scheepvaart zijn meegenomen. De afgelopen jaren is het aantal scheepsbewegingen nagenoeg gelijk gebleven. Er is echter wel sprake van een sterke schaalvergroting. Binnenvaartschepen worden langer, breder en dieper zodat ze meer kunnen vervoeren. De grootste binnenvaartschepen kunnen tegenwoordig al gauw vijfhonderd containers kwijt. Dat zijn schepen met de lengte van een voetbalveld en dan is een sluisolk snel gevuld."

Retourtje Parijs

Ook toekomstige ontwikkelingen kunnen voor knelpunten gaan zorgen in het Scheldegebied. Geert van Cappellen houdt zich op het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken bezig met het Haven- en Waterbeleid. "Eén van de belangrijkste ontwikkelingen is de Seine-Scheldeverbinding. Die moet het mogelijk maken in 2016 vanaf de Scheldemonding tot in Parijs te varen met een schip van 4.500 ton. De Seine-Scheldeverbinding zal voor schepen met drie lagen containers toeganke-

lijk zijn. In België zijn voor deze verbinding aanpassingen nodig aan de bestaande waterwegen. Die zijn deels al in gang gezet. Er wordt stroomopwaarts gewerkt van Gent tot de Franse grens. In Frankrijk gaat het helaas nog niet zo snel. Boven Parijs moet een lang nieuw kanaal gegraven worden, wat financieel zwaar drukt. Het is 's werelds grootste binnenvaartproject van het moment. Het omvat de aanleg van 106 kilometer kanaal, zeven sluisen, drie aquaducten en 59 bruggen. Het duurt nog wel even voordat het kanaal er ligt."

Knelpuntenlijst

Rekeninghoudend met alle ontwikkelingen en prognoses is de afgelopen tijd een knel-



Veerdiensten

puntenlijst opgesteld voor de wateren in het Scheldegebied. Geert van Cappellen: "In België is het Albertkanaal een van de grootste knelpunten. Het is een drukke vaarweg die nu al een groot capaciteitsprobleem kent. Om dat te verhelpen is een aantal projecten opgenomen in het Masterplan Waterwegen. Tussen de sluis bij Wijnegem en de Antwerpse haven wordt momenteel gewerkt aan een verbreding van het kanaal. In de eerste fase worden de bruggen herbouwd om versmallingen weg te nemen. Ze worden meteen ook verhoogd naar 9,10 meter zodat containervaart met vier lagen mogelijk is. In totaal moeten er veertig bruggen en zes sluiscomplexen onder handen worden genomen. In het westen van Vlaanderen wil men, met de Seine-Scheldeverbinding in het vooruitzicht, graag een aansluiting naar de Vlaamse zeehavens Zeebrugge en Oostende."

Files op het water

"Ook in Nederland kunnen knelpunten ontstaan door onvoldoende capaciteit van de sluisen", vertelt Kees Storm. "De Volkerak- en Kreekraksluizen zitten al bijna aan hun maximum. Dat kan straks voor langere wachttijden gaan zorgen, wat uiteraard slecht is voor de economie. De gemiddelde wachttijd mag dan ook maximaal een half uur zijn. Het uitbreiden van sluisen is niet eenvoudig. Het is duur en vergt een zorgvuldige en vaak jarenlange procedure. Vandaar dat we ook naar andere oplossingen kijken, zoals een betere benutting van de waterwegen. Het werkt ongeveer hetzelfde als op de weg: proberen om de schepen beter te spreiden over de dag, bijvoorbeeld door betrouwbare en actuele reisinformatie te geven. We hopen dat daardoor de wachttijd bij sluisen binnen de perken blijft, al is dat niet eenvoudig. Hoe de binnenvaart er uiteindelijk in 2040 uitziet, blijft gissen. Het onderzoek kunnen we in ieder geval goed gebruiken om ons voor te bereiden. Want dat de binnenvaart als relatief zuinige en schone wijze van transport belangrijk blijft voor onze economie, dat staat wel vast."

Meer informatie:

www.vnsc.eu/werk-groepen/binnenvaart

Al sinds mensenheugenis willen bewoners van het Schelde-estuarium de rivier oversteken. Inmiddels kan dat via enkele tunnels en bruggen. Maar nog altijd maken veel mensen gebruik van de veerdiensten. Op de Westerschelde heb je minder oversteekmogelijkheden dan op de Zeeschelde. Daar heb je naast het veer alleen de Westerscheldetunnel.

Zowel de Nederlandse als de Vlaamse veren zijn uitsluitend bestemd voor fietsers en voetgangers. Waterwegen en Zeekanaal NV zorgt in België voor een tiental veerdiensten. Via DAB Vloot varen er ook nog drie, namelijk Bazel - Hemiksem, Lillo - Doel en Kruikebe - Hoboken. De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het Nederlandse veer. Verder zijn er nog enkele particuliere veerdiensten. Zoals de fietspontjes in Zeeland in de zomer en enkele veren op de Rupel.

Gebruik veerdiensten in 2009

	Voetgangers	Fietsers
Westerschelde		
Vlissingen – Breskens	462476	204168
Zeeschelde		
Schellebelle	34799	50157
Appels - Berlare	3349	55825
Baasrode - Moerzeke	25294	34946
Sint-Amands - Moerzeke	25290	36837
Moerzeke - Mariekerke	14949	23104
Driegoten - Bornem/Weert	12209	53324
Rupelmonde - Wintam	29066	8064
Durme		
Hamme - Tielrode	14102	27409
Rupel		
Boom - Klein Willebroek	43526	40109
Schelle - Wintam	8512	84146

Van de veren van DAB Vloot waren de cijfers nog niet bekend.

Op www.scheldenet.be, www.wenz.be/recreatie, www.welkombijvloot.be en www.veolia-transport.nl staat meer informatie over de vaartijden van de veerdiensten in België en Nederland.



De verbinding tussen Appels en Berlare bestaat al sinds 1254.



Nieuwe getijdennatuur in Hedwige-Prosperpolder

De komende jaren werken Vlaanderen en Nederland samen aan het Hedwige-Prosperproject. In totaal verandert 465 hectare landbouwgrond in getijdennatuurgebied. Tweemaal daags zal het Scheldewater het gebied boetsen tot een waardevol landschap van slikken en schorren. Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) is als Vlaamse partner in dit grensoverschrijdend project verantwoordelijk voor de voorbereiding en -realisatie. Voor Nederland heeft de provincie Zeeland de leiding.

Amper anderhalve eeuw geleden behoorde de landstrook Hedwige-Prosper tot het natuurlijke stroomgebied van de Schelde. Slikken en schorren sierden de oevers. Prosperpolder dankt zijn naam aan hertog Prosper Lodewijk van Arenberg, die het gebied liet indijken in 1847. In 1907 werd de hertogin Hedwigepolder ingewonnen op de Schelde. Dergelijke inpolderingen deden de getijdennatuur langs de rivier verdwijnen. Toch kan de Schelde niet zonder deze zeldzaam geworden natuurvorm, verduidelijkt Laurent Vanden Abeele (ANB): "Naast het waterzuiverende vermogen vormen slikken en schorren het leefgebied voor tal van organismen. Hierbij is vooral het rijke bodemleven in het ondiepe water en in de slikken belangrijk. Ze zijn de geliefkoosde voedselgronden voor vis, steltlopers en eenden. De luwe ondiepe waterzones zijn ook geschikte paaiplaatsen voor vis. De begroeide getijdenezones (schorren) dienen als broedgebied voor weidevogels en als leefgebied voor riet- en moerasvogels.

Al deze leefgebieden kunnen in een natuurlijk evenwicht ontwikkelen tot één grote natuurkern van overloed en rust, werkelijk een uniek Vlaams-Nederlands project."

Scheldeverdragen

Water kent geen grenzen. In zowel Vlaanderen als Nederland is ecologisch herstel van de Scheldeoevers dringend nodig. Daarom sloten beide landen in 2005 vier nieuwe Scheldeverdragen. De gemaakte afspraken liggen vast in een gemeenschappelijke visie over een veilige, natuurlijke en toegankelijke Schelde; de zogenaamde Ontwikkelingschets 2010. Vlaanderen nam het Hedwige-Prosperproject ook op in het Sigmaphan, een grootschalig plan dat het hele Zeescheldebekken tegen overstromingen moet beschermen en daarnaast ook de natuurlijkheid en economische aantrekkelijkheid van de stroom verbetert. Samen met het Verdrongen land van Saefinghe wordt een uitgestrekt bekken gecreëerd om de vloedgolf af te zwakken waardoor minder water

het binnenland in wordt gestuwd. Bovendien staat het project voor een gezonde economische ontwikkeling. Om de haven van Antwerpen toegankelijk te houden voor de grootste containerschepen, zijn baggerwerken nodig om de Schelde te verdiepen. Door die ingrepen komen de natuurlijke slikken en schorren langs de Schelde onder druk te staan. De aanleg van het Hedwige-Prosperproject voorziet de nodige ruimte voor waardevolle getijdennatuur.

Gevoeligheid

De ontpoldering van de Hedwigepolder ligt politiek en maatschappelijk zeer gevoelig. Vanuit diverse partijen in vooral Nederland kwamen veel bezwaren. Hierdoor werd het besluit tot ontpoldering uitgesteld en liep het project grote vertraging op. Ook de verhoudingen tussen de Nederlandse en Vlaamse partijen kwamen onder druk te staan. Op 9 oktober 2009 is toch definitief besloten dat ook het Nederlandse deel van het Hedwige-Prosperproject doorgaat.

Scheldenieuws

Oei...

In onze vorige Schelde Nieuwsbrief stond de Lange Wapper omschreven als een nieuwe brug over de Schelde. Dit was een misser, waarvoor onze excuses. De Lange Wapper vormt samen met een nieuwe Scheldetunnel de nog te realiseren Oosterweelverbinding. Als de plannen doorgaan, komt de Lange Wapper ten noorden van Antwerpen en overbrugt de Royerssluis en het Straatsburgdok om daarna aan te sluiten op het viaduct van Merksem. Onder de Schelde voorziet het plan in een nieuwe Oosterweeltunnel. Het plan ligt momenteel stil in afwachting van een beslissing van de Vlaamse regering.



Afstemming

Alle partners zitten sinds kort opnieuw aan tafel om de processen van beide landsdelen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De grondvererving moet aan noordelijke zijde nog worden opgestart en ook de concrete inrichtingsplannen zijn nog niet klaar. W&Z gaat straks ook op Nederlands grondgebied aan de slag. Ook in die samenwerking vormt het Hedwige-Prosperproject een primeur.

Ringdijkwerken

Sinds eind 2008 wordt aan Vlaamse zijde gewerkt aan een gloednieuwe ringdijk in de Prosperpolder. Voordat het was-

sende water toegang krijgt tot de polder, wordt het gebied veilig afgebakend. Bij de werken wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Dorien Verstraete, projectingenieur bij W&Z: "Om de wegen zo weinig mogelijk te belasten, wordt zoveel mogelijk zand per schip ter plaatse gebracht. Het is onvermijdelijk dat ook vrachtwagens heen en weer rijden. Zij rijden langs de verplichte 'minste hinder route' om de woonkernen zoveel mogelijk te sparen."

Meer informatie:

www.sigmaplan.be/hedwigeprospirproject

Scheldehappening

Op 18 april is er een grote vaar-, fiets- en wandelhappening in het Scheldeland tussen Dendermonde en Hemiksem. Een groot aantal organisaties, musea, Scheldegemeenten en provincies werken mee aan dit evenement.

Het voorlopige programma staat op www.scheldenet.be.

Havencijfers

De haven van Antwerpen heeft het voorbije jaar bijna 157,8 miljoen ton goederen behandeld. Dat is een daling van 16,7% in vergelijking met de bijna 190 miljoen ton in 2008. De zeeoverslag in de Zeeuwse havens daalde met 15 procent, er werd in totaal 28 miljoen ton zeevracht overgeslagen. De Gentse haven boekte in 2009 een goederen-overslag van 37,2 miljoen ton, 21% minder dan in het recordjaar 2008.

Meer info op

www.havenvanantwerpen.be,
www.zeelandseaports.nl en
www.portofghent.be.



“Er valt hier zoveel te zien. Slikken, schorren, vogels, haventjes, voorbijvarende schepen.”



Het Scheldegevoel blijft...

COLOFON

De Schelde Nieuwsbrief is een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse kwartaaluitgave van het Schelde InformatieCentrum. Het Schelde InformatieCentrum wordt onderdeel van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie. Deze nieuwsbrief is de laatste editie. 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

Schelde InformatieCentrum
Poelendaesingel 18, Postbus 7003
4330 GA Middelburg
Telefoon +31 (0)118 622888
www.scheldenet.nl, info@scheldenet.nl

Vlaanderen

Schelde InformatieCentrum
P/a VLIZ
Wandelaarkaai 7, 8400 Oostende
Telefoon +32 (0)59 342144
www.scheldenet.be, info@scheldenet.be
Coördinator: Bregje Beyst

Redactie

Anton van Berchum, Bregje Beyst, Steven de Froy, Evelien de Munter, Ans van Nieuwenhuijze, Carolien Peelaerts, Frederic Piesschaert, Gunther van Ryckegem en An Wouters

Tekstschrijvers:

Lievens Communicatie, Middelburg

Hoofredactie

Jolanda Duinkerke

Beeld

Rudi van den Broeck, Anita Eijlers, Lex Kattenwinkel, Ad Phernambucq, Waterwegen en Zeekanaal NV

Vormgeving en productie

Nilsson B.V., Goes

Oplage

4500 ex.

Overname van artikelen

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

ISSN 1382-9513

Het is haar werk, haar woonomgeving en haar hobby: de Schelde. Anja Phernambucq groeide op langs de Westerschelde en raakte via haar werk verknocht aan het bijzondere estuarium. “Er valt hier zoveel te zien. Slikken, schorren, vogels, haventjes, voorbijvarende schepen. Het is echt genieten!”

“Ik ben opgegroeid op een boerderij in natuurgebied de Zwaakse Weel, in de Zak van Zuid-Beveland. Een prachtig gebied. Onze boerderij lag midden in de ‘rimboe’. Uiteraard speelden we veel in het gebied. We bouwden hutten in de rietkragen, trokken er op uit met onze paarden en zomers hingen we rond op het strandje van Baarland of aan de Kaloot. Na verloop van tijd begon ik steeds meer interesse en bewondering voor het gebied te krijgen. Je zag er alles: grote schepen, platen, geulen, industrie, de polders achter de dijken met mooie dorpjes. Mijn studie natuurwetenschappen sloot perfect aan bij mijn interesse voor het gebied. Al wilde ik aanvankelijk dierenarts worden.”

Ontdekking

Na haar studie ging Anja aan de slag in Yerseke met aquatisch onderzoek en onderzoek voor de schelpdiervisserij. “Ik werkte mee aan diverse onderzoeken in het Deltagebied. Zo leerde ik het Zeeuwse gebied nog beter kennen.” Een aantal jaar later volgde de overstap naar Rijkswaterstaat. Daar werkte ze voornamelijk aan dossiers over waterkwaliteit, met name voor de Westerschelde. Het was smullen voor haar, want ze ontdekte dat de rivier de Schelde veel meer was dan alleen ‘het zeedeel Westerschelde’. “Ik kwam in die tijd steeds vaker bij het gedeelte van de rivier in Vlaanderen en ontdekte dat de getijdenrivier daar heel anders was dan langs de Westerschelde. Mijn nieuwsgierigheid naar het gebied ging in mijn vrije tijd gewoon door. Regelmatig trokken mijn man en ik er op de fiets of te voet op uit. Vrijwel het hele stroomgebied hebben we bekeken tot aan de bron in Noord-Frankrijk.”

Kennis delen

Haar enthousiasme en kennis over het gebied kon Anja vanaf 2000 gaan delen met anderen. Ze werd coördinator van het Schelde InformatieCentrum (SIC), onderdeel van het Bestuurlijk Overleg Westerschelde. “Ik vond het leuk om mijn kennis te delen met het grote publiek. Ondanks dat ik geen communicatieachtergrond heb, ging het me toch goed af. De afgelopen tien jaar hebben we geprobeerd het Schelde-estuarium zo goed mogelijk op de kaart te zetten. Als een bijzonder gebied, waarin natuur en economie samen gaan en men veilig kan wonen. Dat was soms wel eens een lastige boodschap. Mensen neigen in te zoomen op één aspect. Natuurlijkehebbers kijken kritisch naar grote schepen en havenbazen vinden de economische ontwikkeling het belangrijkste. In het centrum vertaalden we het beleid naar een begrijpbare boodschap voor het grote publiek. We maakten nieuwsbrieven, kranten, een informatieve website, lespakketten en we leidden gidsen op.”

Nieuwe uitdaging

Vanaf 2010 valt het Schelde InformatieCentrum onder de Vlaams Nederlandse Scheldecmissie. Het was voor Anja een goed evaluatiemoment. “Na tien jaar bij het SIC was ik toe aan een nieuwe uitdaging. Ik heb mijn missie volbracht. Ik ga me nu bij Rijkswaterstaat Zeeland bezighouden met ruimtelijke ordening en regionale gebiedsontwikkeling. Wonen doet Anja nog steeds in de Zak van Zuid-Beveland. “Het is er rustig en de Schelde is lekker dichtbij. En uiteraard blijf ik mensen enthousiasmeren over het gebied. Nee, voorlopig ga ik hier niet weg!”