

Rapportage

Motie Vuurtoren Westhoofd

Datum 16-12-2024

Voorwoord

Voor u ligt de rapportage betreffende de onafhankelijke evaluatie van het sluiten van de nautische post Vuurtoren Westhoofd. Dit evaluatietraject is voortgekomen uit een Tweede Kamer motie ingediend door Grinwis c.s., met als doel de sluiting tegen het licht te houden en te bezien hoe de verloren gegane functies opnieuw ingevuld kunnen worden.

Deze rapportage beschrijft de aanpak, resultaten en geleerde lessen van het proces en sluit af met aanbevelingen.

Bijgesloten gespreksverslagen van gevoerde gesprekken geven extra achtergronden.

Eveneens bijgesloten is een door Rijkswaterstaat opgestelde lijst met (uitstaande) acties voor de toekomst.

Het evalueren van dit traject is van belang gebleken omdat hiermee de complexiteit van het vaarwater is komen bloot te liggen; wie is waarvoor verantwoordelijk? De evaluatie en afstemming met omgevingspartners afgelopen jaar hebben nuttige inzichten gebracht om de veiligheid op vaarwater het Slijkgat te borgen.

Deze rapportage is in concept teruggekoppeld aan alle betrokken stakeholders, met de mogelijkheid hierop inhoudelijk te reageren in een *gezamenlijke bijeenkomst* op 4 december 2024 in Rijkswaterstaat locatie het Topshuis te Vrouwenpolder.

De ontvangen reacties zijn besproken en waar mogelijk verwerkt in deze rapportage, teneinde u erop kunt vertrouwen dat deze recht doet aan alle betrokken partijen.

We danken alle betrokkenen voor hun waardevolle input en samenwerking en hopen dat deze rapportage een stevige basis biedt voor verdere stappen en besluitvorming. De bevindingen in het onderzoek scheppen vertrouwen dat alle betrokken omgevingspartijen alsmede Rijkswaterstaat hierin de benodigde punten op de i krijgen.

1. Inleiding

Achtergrondschets – beëindiging informatievoorziening

Per 1 januari 2024 is de informatievoorziening stopgezet vanuit vuurtoren Ouddorp, een besluit van Rijkswaterstaat (RWS). Vóór deze datum werd de vuurtoren (deeltijd) bemnst, waarbij de vuurtorenwachter een uurbericht uitgaaf aan de scheepvaart met informatie over zaken als het weer, golfhoogte en getij. Daarbij vormden de vuurtorenwachters een aanspreekpunt voor de scheepvaart door en vanuit het Slijkgat.

Vaarwater het Slijkgat waar de vuurtoren op uitkijkt, is *geén* zogenaamd 'Vessel Traffic Service-gebied' en daarmee voorziet Rijkswaterstaat in dit gebied *niet* in scheepvaartbegeleiding. De informatievoorziening en het stationeren van een vuurtorenwachter zijn een *service* geweest van Rijkswaterstaat, geen kerntaak. Omdat het geen kerntaak is, is deze service eerder met regelmaat ter discussie gesteld. In 2015 heeft dit er reeds toe geleid dat de bemensing van 24/7 teruggebracht is naar een dag/avondbezetting, aangevuld met twee nachten in de week op verzoek van de visserij.

Vernieuwing VTS systemen

In 2023 vond een grootscheepse landelijke vernieuwingsslag plaats in de technische radarsystemen van alle VTS-gebieden. Oude systemen werden per 1 januari 2024 niet langer ondersteund. Omdat het Slijkgat geen VTS-gebied is, is voor deze vernieuwingsslag besloten het systeem niet te vernieuwen naar de laatste VTS-standaard en de knoop door te hakken; de informatievoorziening in de vorm van een uurbericht te stoppen. Het licht op de vuurtoren blijft branden als altijd, echter de rol van vuurtorenwachters is in Ouddorp, per 1 januari 2024 beëindigd.

Situatieschets vaarwater Slijkgat

Vaarwater 'het Slijkgat' heeft een vaargeul welke zeer snel verzandt, met name in het stormseizoen. Daarmee ontstaan soms verondiepingen waarop schepen vast kunnen lopen en de veiligheid in het geding kan komen. Havenbedrijf Rotterdam houdt voor Rijkswaterstaat deze vaargeul op diepte.

De vaargeul is tussen de drijvende markering 200 mtr. breed en wordt door Rijkswaterstaat regio WNZ (Assetmanager) tot NAP -4.00 mtr. op diepte gehouden, volgens de verplichting uit de Deltaschadewet die Rijkswaterstaat heeft.

Het HbR (Havenbedrijf Rotterdam) voert vanuit afspraken met de gemeente Goeree-Overflakkee additionele baggerwerkzaamheden uit tot NAP -5.50 mtr. over een breedte van 100 mtr. (middenin de vaargeul). Deze afspraken komen voort uit het Alders akkoord.

Rijkswaterstaat VWM verzorgt vaarwegmarkering. Via vaarweginformatie.nl stelt Rijkswaterstaat informatie beschikbaar aan de vaarweggebruiker ter voorbereiding van de reis. Formeel gezien is Rijkswaterstaat *niet* verantwoordelijk voor het geven van scheepvaartinformatie, dat ligt formeel gezien bij Nautisch Beheer (Kustwacht) en Dienst Hydrografie.

Motie

Het besluit van Rijkswaterstaat om de informatievoorziening te beëindigen heeft geleid tot vragen vanuit de omgeving en uiteindelijk een unaniem aangenomen motie in de Tweede Kamer. Naar aanleiding van deze motie is in overleg met omgevingspartijen, waaronder gemeente Goeree-Overflakkee en visserij, besloten een commissie in te stellen onder voorzitterschap van een onafhankelijke persoon. Hiervoor is [.....], wethouder [.....] gevraagd om het besluit te evalueren. Zij heeft zich daartoe bereid verklaard.

Doel

De onderzoekscommissie heeft ten doel te beantwoorden aan de opdracht zoals geformuleerd in de motie:

[.....]

verzoekt de regering in de loop van dit jaar een onafhankelijke evaluatie te laten uitvoeren naar het sluiten van de nautische post Vuurtoren Westhoofd en op basis daarvan, in overleg met alle regionale partners (gemeente, maritieme en visserijsector, recreatievaart en watersport), de sluiting tegen het licht te houden en te bezien hoe de verloren gegane functies opnieuw ingevuld kunnen worden

[.....]

Werkwijze

Onder leiding van [.....] zijn gesprekken gevoerd met betrokken stakeholders. Van deze gesprekken zijn gespreksverslagen opgesteld, welke u vindt als bijlagen.

Ieder gevoerd gesprek heeft waardevolle inzichten opgeleverd. Op het gebied van proces alsook betreffende het inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de veiligheid op het Slijkgat te borgen. Deze rapportage levert een samenvattende blik, gevormd op basis van de diverse gesprekken. U vindt de belangrijkste aangereikte aanbevelingen op een rij en inzichten om deze aanbevelingen te kunnen effectueren. De gespreksverslagen bieden veelal verdere (technische) details welke bij het zetten van vervolgstappen van meerwaarde zijn.

2. Hoofdpunten

Uit alle gesprekken zijn drie aspecten naar voren gekomen, te weten proces, zorgen en aanbevelingen.

Er is gevraagd hoe het *proces* richting sluiting door de omgeving is ervaren en waar zaken beter hadden gekund. Daarnaast zijn de *zorgen* vanuit omgeving nagevraagd en tegen het licht gehouden ten opzichte van de taken en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat. Tot slot is gevraagd om *aanbevelingen* vanuit de diverse invalshoeken en ervaringen.

2.1 Proces

Algehele consensus uit de omgeving is dat het proces vanuit Rijkswaterstaat richting 01/01/2024 beter had gemogen. De belangrijkste opmerkingen:

- Kort dag tussen kennisgeving besluit en daadwerkelijk sluiten informatievoorziening.
- Rijkswaterstaat heeft stakeholders niet meegenomen in het proces van besluitvorming. Daarmee is het besluit ervaren als voldongen feit en verrassing.
- Bij het gemeentebestuur leverde dit een ongewenste situatie op, waarin zij zich onvoorbereid en met rug tegen muur voelden richting hun stakeholders. Rijkswaterstaat geeft hierover te kennen de besluitvorming intern tot stand te hebben gebracht, waarin - reeds bekende - zorgen uit de omgeving zijn meegewogen.
- Het borgen van veiligheid op het Slijkgat is een noodzaak. Bij sluiting en aankondiging daartoe, is vooraf door Rijkswaterstaat geen alternatief onderzocht, besproken of gepresenteerd.

2.2 Zorgen

- De bemanning van de vuurtoren namen ook een maatschappelijke signaleringsfunctie op zich; melden van brand, vandalisme, criminele activiteiten, functionering beboeing.
- Het Slijkgat is een grillig vaargebied wat bekend staat als een van de snelst dichtslibbende vaargebieden van Nederland. Onvoldoende borgen van veiligheid en op peil houden van vaargeul vergroot kans op vastlopen en ongelukken.
- Alle gebruikers ondervinden schade bij slechte bereikbaarheid of onveilige situaties. Schepen wijken uit naar een andere routes, werven en havens.
- De zorg is niet zozeer of er wel/niet iemand op de vuurtoren zit, maar met stopzetten van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp is ook gelijk het hele kanaal uit de lucht gehaald. Er is momenteel geen 'vraagbaak/zendbaak' voor schepen op het Slijkgat.
- Het Slijkgat is een buitenwater. Daarmee voor metingen afhankelijk van de Dienst der Hydrografie van de marine, Ministerie van Defensie. Vaarweginformatie.nl van Rijkswaterstaat werkt an sich best goed, maar is voor de binnenwateren en valt onder een ander ministerie; hoe gaan die elkaar vinden? Daarnaast is de informatie specifiek over het Slijkgat op vaarweginformatie.nl niet goed vindbaar en bruikbaar.
- Wie waarborgt de veiligheid op het Slijkgat?
- Het peil- en baggerschema houdt onvoldoende rekening met aankomende weersomstandigheden. De aansturing om te anticiperen op verzanding in combinatie met weersvoorspelling wordt gemist, waardoor er te laat ingegrepen wordt. De randen van de geul op -4,0 NAP verzanden als eerste; bij slecht weer stort dit in het diepste gedeelte van de vaargeul.
- Baggeren is niet mogelijk bij slechte weersomstandigheden. Dat maakt dat zelfs bij afdoende baggerbeleid de vaargeul soms niet op diepte kan worden gehouden. Dat maakt een goede en actuele informatievoorziening onmisbaar.
- Door derden is er een initiatief gemeld om kabels en leidingen via het Slijkgat te laten aanlanden. Dit is zeer onwenselijk; de baggeraannemer kan dan niet meer baggeren tot de verplichte diepte om schade aan de kabels en leidingen te voorkomen.
- Het is niet duidelijk voor vaarweggebruikers hoe de informatievoorziening ontsloten wordt; via welke kanalen en op welke manieren?

2.3 Aanbevelingen

Borging van de veiligheid op het Slijkgat valt onder te verdelen in twee hoofdzaken:

1. *Het op diepte houden van de vaarweg*
2. *Een goede ontsluiting van vaarweginformatie*

Aan de hand van de gevoerde gesprekken een aantal aanbevelingen.

Ad 1. Het op diepte houden van de vaarweg

- De pilot die Rijkswaterstaat is gestart om frequentie van peilen en baggeren op het Slijkgat te verhogen van 3-maandelijks naar maandelijks, wordt door de omgeving en vaarweggebruikers hoog gewaardeerd. Sterke aanbeveling alom om dit te borgen voor de toekomst. Om dit te effectueren is helderheid nodig welke dienst hiervoor verantwoordelijk is.
- Het is belangrijk dat er duidelijkheid komt *wie waarvoor eindverantwoordelijk is* op het vaarwater van het Slijkgat. Zo vallen buitenwateren onder ministerie van Defensie, het op diepte houden van de vaarweg onder verantwoordelijkheid Rijkswaterstaat. Nautische verantwoordelijkheid (nautisch beheer) ligt bij Kustwacht.

Van ministeries, tot Rijkswaterstaat en Kustwacht; *goede afspraken over verantwoordelijkheden* dienen vastgelegd te worden. Hetzelfde geldt over hoe daar in de praktijk invulling aan wordt gegeven voor deze betreffende vaarweg. Zie ook eerste punt hieronder 'Ad 2 - Een goede ontsluiting van vaarweginformatie.'

- Tevens dient er structureel *budget* gereserveerd te worden naar de toekomst. Het regelmatig peilen en baggeren van het Slijkgat is een eerste vereiste in het borgen van de veiligheid op het vaarwater. Havenbedrijf Rotterdam, in opdracht van Rijkswaterstaat, voert maandelijks metingen en baggerwerkzaamheden uit. Vervolg doorspreken met Havenbedrijf Rotterdam.
- Om kosten te drukken wordt aanbevolen om een beperkter gebied maandelijks te peilen en baggeren, namelijk tussen boei 6 en 8.
- Voortijdig anticiperen op verwachte weersomstandigheden. De aansturende partij hiervoor beslissverantwoordelijk stellen.

Ad 2. Een goede ontsluiting van vaarweginformatie

- Herziene afspraken tussen Rijkswaterstaat, Kustwacht en Dienst der Hydrografie zijn nodig over hoe *praktische* invulling te geven aan een goede informatieontsluiting.
- De kracht zit in eenvoud; informatieverstrekking is nuttig wanneer informatie overzichtelijk, vindbaar en gebruiksvriendelijk te raadplegen is.
- Er is data over de diepten op het Slijkgat na iedere pelling aanwezig vanuit Havenbedrijf Rotterdam. Aanbeveling om deze gecertificeerd en vrij verkrijgbaar bij de eindgebruiker te krijgen. Dit gebeurt nu via DE Maritime van Dirk Pijl; de verwerking van gegevens wordt professioneel gedaan, distributie dient beter ontsloten te worden.
- Rijkswaterstaat werkt aan verbeterde informatie ontsluiting middels updates aan vaarweginformatie.nl. Hier wordt reeds actie op ondernomen door CIV, RWS WNZ en Dienst der Hydrografie. Waar de informatie beschikbaar gesteld wordt, moet nog bekend gemaakt worden bij de vaarweggebruikers.
Ook werkt CIV aan een *viewer* waarin actueel gemeten dieptes zichtbaar en openbaar verkrijgbaar zijn.
CIV zou zelf meetgegevens naar bruikbare data willen omzetten voor de gebruikers. Om dit op de juiste geprofessionaliseerde wijze uitgerold te krijgen, zal dit nog lange voorbereidingstijd in beslag nemen.
- Commercieel gezien is momenteel DE Maritime van medewerker [REDACTED] reeds thuis in distributie van meet-gegevens; zij verstrekken peil-gegevens van Rijkswaterstaat op dit moment pro-deo aan hun circa 200 abonnees. Op basis van de uitkomsten van de metingen door Rijkswaterstaat, die rechtstreeks naar [REDACTED] van DE Maritime worden gestuurd, vindt een vertaling plaats naar bruikbare data. Die data of views worden door DE Maritime verspreid naar o.a. de visserij, de scheepswerven in Stellendam en voor verder

iedereen zich op de service abonneert. Er ligt momenteel geen schriftelijke overeenkomst met DE Maritime en is dit een dienst die DE Maritime aanbiedt aan zijn abonnees.

- Vrijwilligersorganisatie Nautin is aangemerkt als mogelijke spil voor wat betreft bundelen en beschikbaar stellen van vaarweginformatie in het Waddengebied tot aan Denemarken. Nautin geeft aan het Slijkgat erbij te willen doen. Een verkennend gesprek is aan te bevelen om lering te trekken uit hun aanpak en wellicht een samenwerking tot stand te brengen voor het Slijkgat.
- Er blijft behoefte vanuit scheepvaart om contact te kunnen leggen met de wal vanaf het water (zenden en ontvangen). Vaarweggebruikers zouden graag een marifoonkanaal voor het Slijkgat beschikbaar hebben en verkeersbericht/waarschuwing welke ook 'offline' op zee te ontvangen is. Het kan naar de scheepvaart een extra vangnet zijn om via Kanaal 87 te horen dat er een verondieping is in het Slijkgat of juist niet. Simplex heeft hierin de voorkeur. De bemanning op bijv. de Goereesluis te Stellendam zou de informatievoorziening op zich kunnen nemen.

Er bestaan 'Text-To-Speech' oplossingen welke volledig automatisch een bericht samenstellen en laten 'uitspreken' over VHF. Hierdoor volstaat het toevoegen van een kort bericht (getypt) met de betreffende informatie: de waterstand, golfhoogte, windkracht en windrichting. Aan te vullen met bijzonderheden in het Slijkgat.

Een slim systeem kan op deze wijze een '*Bericht aan Scheepvaart*' (BaS) omzetten naar een gesproken melding via marifoon. Bericht aan Zeevarenden (BaZ) is niet actueel, moeilijk te doorgronden en wordt daarom door de vaarweggebruiker als niet bruikbaar ervaren voor het Slijkgat.

Ook het onderzoeken waard is of er moderne oplossingen toepasbaar zijn op het Slijkgat. Een samenwerking met onderwijs, 'hackaton' of *triple helix* constructie kan een weg zijn om nieuwe oplossingen te vinden, zodat beschikbare informatie en data via betrouwbare en 'gecertificeerde' kanalen binnen de bestaande mogelijkheden/technieken up to date verspreid kan worden naar de vaarweggebruiker. Rijkswaterstaat zet graag bestaande contacten met universiteit Delft in om de vraag nader te onderzoeken.

Tot slot een *aanbeveling aangaande proces*:

- Ieder overheidsorgaan heeft eigen taken en verantwoordelijkheden. Daar waar deze elkaar onderling kruisen, is het soms nodig kwetsbaar te durven openstellen. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dat komt de communicatie ten goede en maakt een helder en eenduidig geluid naar andere omgevingspartners mogelijk. Als overheden sta je samen sterk.

Afsluiting

In samenspraak met alle omgevingspartners zijn in dit proces belangrijke inzichten verkregen voor het borgen van de veiligheid op het Slijkgat. Een constructief proces. Waarin ruimte was voor het kenbaar maken van ervaringen en emoties. En waarin vanuit diverse invalshoeken naar dit bijzonder stuk vaarwater is gekeken.

De inzichten leverden een aantal primaire aanbevelingen op, alsook vervolgacties. Dit vraagt in 2025 nog de nodige doortastendheid van diverse partijen om hier nadere invulling aan te geven en goede afspraken in te maken. Het resultaat kan dan loon naar werken geven: meer duidelijkheid over verantwoordelijkheden, een betere ontsluiting van vaarweginformatie en de continuering van een inmiddels goed begaanbare vaarweg.

Aanvullend op de hoofdlijnen in deze korte rapportage, bieden bijgevoegde gespreksverslagen een waardevolle toevoeging richting verdere uitwerking. Details en nuances, extra ideeën en aanbevelingen zijn hierin terug te vinden.


Voorzitter - onderzoek motie Vuurtoren Westhoofd



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum

27 november 2024

Kenmerk

-

Bijlage(n)

-

nota ter informatie

Actielijst - motie vuurtoren Ouddorp

Rijkswaterstaat heeft een actielijst opgesteld teneinde de aanbevelingen van [Redacted]
[Redacted] uit rapportage 'Motie Vuurtoren Westhoofd' te effectueren.

Onderstaande acties staan reeds uit of dienen in gang te worden gezet.

- Borgen continuering maandelijks peilen en baggeren op het Slikgat. Duidelijkheid scheppen over verantwoordelijkheid en reserveren budget.
Actie Rijkswaterstaat, afstemming Ministerie I&W, Havenbedrijf Rotterdam.
- Afstemming over beleid en verantwoordelijkheden op het Slikgat.
Actie Ministerie van Defensie, Dienst Hydrografie, Ministerie I&W, Kustwacht en Rijkswaterstaat
- Het zorgdragen voor een goede informatieontsluiting: simpele, heldere en goed vindbare communicatie(kanalen) voor makkelijk gebruik vaarweggebruiker op het Slikgat:
 - *Verkeerspost Dordrecht, Kustwachtcentrum en Dienst der Hydrografie hebben praktische afspraken gemaakt over oppakken en uitzetten berichtgeving bij bijzonderheden op het vaarwater. Huidige status van informatievoorziening voldoet niet aan behoefte van de vaarweggebruikers; verdere uitwerking en betere ontsluiting nodig. **Lopende actie via RWS WNZ***
 - *CIV werkt aan viewer voor up-to-date informatie over dieptes op vaarwater, bereikbaar via vaarweginformatie.nl **Lopende actie CIV/ RWS WNZ***
 - *Zorgen dat informatie over het sluiten van de vuurtoren Ouddorp op zoveel mogelijk plaatsen is terug te vinden zoals de 18-1 serie kaarten, het boek HP1 etc. Daar tevens aangeven tzt welke (nieuwe) informatiekanalen er zijn. **Lopende actie RWS WNZ***
 - *Update vaarweginformatie.nl; 'Slikgat' vindbaar als zoekterm (VOLTOOID), met actuele informatie paraat. Nadere updates volgen **Lopende actie RWS WNZ***

- *Opnieuw nagaan mogelijkheden twee-weg verkeer via marifoonkanaal, al dan niet aangevuld met reguliere updates via Text-to-Speech. **Actie RWS WNZ / ZD***
- *Vraag 'moderne communicatie oplossing binnen bestaande techniek' uitzetten richting onderwijs. **Actie RWS WNZ / ZD***
- *Gele boei H10, 'Brammetje', geeft wel waterstand aan maar nog geen golfhoogte. Inventarisatie mogelijkheden. **Lopende actie; uitgezet door RWS WNZ***
- *Op de kaart van het Slikgat verwijst RWS expliciet naar de dieptes t.o.v. NAP, zoals RWS dat overal op binnenwater doet. Op zee is het echter gebruikelijk dieptes aan te geven vanaf LLWS, waardoor er in werkelijkheid altijd meer diepte beschikbaar is. Bij diepte aangegeven t.o.v. NAP is in 50% van de tijd de werkelijke diepte minder dan het gegeven getal. De watersporter met zeekaarten weet niet de waterstand is t.o.v. NAP en kan vaak helemaal niet vaststellen wat de actuele waterdiepte is. Tenzij de periodieke uitzending de waterhoogte t.o.v. NAP geeft. Uitzoeken welke lijn hierin te kiezen **Actie RWS WNZ/Dienst Hydrografie***
- Sleutel van de vuurtoren aanleveren aan KNRM, zodat zij indien nodig de vuurtoren als overzichtspunt kunnen inzetten bij reddingsacties.
- Na afronding proces motie een update bulletin naar alle stakeholders betreft stand van zaken. **Actie RWS ZD/RWS WNZ**
- Tevens alle betrokken partijen uitnodigen voor vervolgoverleg medio 2025. **Actie RWS ZD/RWS WNZ**

Datum

27 november 2024

Kenmerk

-

Bijlage(n)

-



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum

27 september 2024

Bijlage(n)

-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum
Deelnemers

27 september 2024

[Redacted]
Rijkswaterstaat West Nederland Zuid (WNZ) ()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ()
[Redacted], gespreksleider ()
[Redacted], notulist ()

Afschrift aan

Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom en dankt in het speciaal [Redacted]
[Redacted] () voor zijn aanwezigheid. [Redacted] opent het gesprek om 15.00u.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er is een motie ingedeeld met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, visserij, recreatiesector, scheepswerven Stellendam, toerzeilers en watersportbond en RWS Zee en Delta (RWS ZD).

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [Redacted] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Kennismaking

[Redacted]: wethouder [Redacted]
[Redacted]: [Redacted] RWS WNZ, Waterdistrict Zuid-Hollandse Rivieren (Haringvliet, Hollandsch Diep en de vaarwegen rondom Dordrecht, Lek en Amer. Betreft hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen).
[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Kust. Hij zal meeschrijven tijdens het gesprek en kan eventueel vragen beantwoorden/toelichting geven.
[Redacted]: werkzaam bij RWS en notuleert het gesprek.

**Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de
informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?**

	Met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp heb ik geen zorgen als je dat bekijkt vanuit scheepvaart- en beleidsoptiek. Goed zeemanschap is opgenomen in de nautische wet- en regelgeving en de (recreatie)schippers zijn verantwoordelijk voor de naleving daarvan. Schip en bemanning mag niet in gevaar worden gebracht. Dit betekent een goede reisplanning, reisvoorbereiding, opleiding en ervaring, werken met navigatiesystemen en checken documentatie voor een veilige navigatie; dat is de basis en je eigen verantwoordelijkheid. Je behoort kennis te hebben van het vaargebied of vooraf informatie op te halen. Als extra maatregel kan een schipper overwegen om een loods als raadgever aan boord te nemen (Loodswezen Rijnmond).
	Maar niet alleen scheepvaart maakt gebruik van het Slijkgat, ook recreatievaart en visserij. We hebben vernomen dat het voor hen wel een probleem is. Is dat jou bekend?
	Die geluiden zijn mij bekend. Als beroepsvisser, maar ook als recreatievaarder dien je binnen de gemarkeerde vaargeul te blijven. De beroepsvissers kennen het gebied, hoe de geultjes lopen, de grilligheid van het Slijkgat en ze vissen op ondiep water. Je mag verwachten van beroepsvissers, maar ook van de recreatievaart, dat zij bij ongunstige weersomstandigheden het Slijkgat niet gaan opzoeken. Vissers kunnen uitwijken naar bijvoorbeeld IJmuiden, Scheveningen of Vlissingen. De recreatievaart kan bijvoorbeeld uitwijken naar Hoek van Holland/ Nieuwe Waterweg, Scheveningen, of wachten bij de Roompotsluis in de Oosterscheldekering. De geul in het Slijkgat is betont en er vindt lodingen plaats. De vaargeul is grillig, daarom is het baggercontract aangepast en wordt er intensiever gebaggerd. Ondanks het baggeren kan door ongunstige omstandigheden de betonning tijdelijk niet betrouwbaar zijn. Door deze omstandigheden wordt het te ruw om nog veilig te kunnen baggeren en worden die werkzaamheden dan tijdelijk gestaakt. Bij een wandelende zandbank in combinatie met de hogere wateraanvoeren, dat door de Haringvlietsluizen op zee wordt geloodst, ontstaat die grilligheid in de vaargeul; als dat van toepassing is, heb je wel een zorgpunt.
	Er liggen nu wel claims omdat ze niet binnen konden komen bij de visafslag.
	Bij het snel zakken van het water (onder ebstroom), kan dat voorkomen. Het is sowieso een risico, ook terwijl er zorgvuldig gehandeld wordt. Geadviseerd wordt om alleen bij hoogwater (vloedstroom) het Slijkgat te bevaren tot maximaal windkracht 5 Beaufort.
	We hebben kaartjes gezien van DE Maritime waar de boeien op de hoeken regelmatig niet op de juiste plek liggen (door verplaatsing van zand). Van hem hebben we ook vernomen dat er een zeiljacht op de heen- en terugweg was vastgelopen en uiteindelijk via DE Maritime hulp heeft ontvangen, terwijl dat niet zijn taak is. Zo'n zeiljacht dient

	wel de juiste informatie te kunnen verkrijgen. Hoe leggen we de verantwoordelijkheid vast en zorgen we voor adequate informatie voor de gebruikers van het Slijkgat? Print screens doorsturen lijkt mij geen waterdicht systeem.
	De bemanning vanuit de vuurtoren had geen echolood tot hun beschikking en konden niet vanuit de toren zien of de vaargeul op benodigde diepte lag. Een vuurtorenwachter heeft geen officiële rol als verkeersbegeleider en zijn daar ook niet voor opgeleid. Zij hadden alleen de laatste versie van de lodingskaarten van RWS regio WNZ tot hun beschikking. Daarop konden ze zien of een ondiepte aanwezig was in de vaargeul en de vaarweggebruiker daarover informeren op marifoonkanaal 87 als daarom werd gevraagd. Daarnaast fungeerde de vuurtoren als meldpunt. Een gesignaleerde ondiepte werd onmiddellijk op marifoonkanaal 87 gemeld aan de vuurtoren, die het dan opnam in de scheepvaartuurberichten die werd uitgezonden op marifoonkanaal 87. RWS regio WNZ is verantwoordelijk voor het op diepte houden van de vaargeul (bakbeheer als Assetmanager), het nautisch beheer ligt bij het Kustwachtcentrum Den Helder (Directeur Kustwacht). De Dienst Hydrografie, valt onder het Ministerie van Defensie en is daarentegen verantwoordelijk voor het beschikbaar maken en houden van de officiële zeekaarten waar op genavigeerd mag worden en zorgt voor de Berichten aan Zeevarenden. Helaas kunnen deze papieren zeekaarten in de praktijk best een (half) jaar oud zijn.
	DE Maritime maakt als marktpartij digitale zeekaarten die bij abonnement worden verstrekt aan bijvoorbeeld de zeevisserij. Deze kaarten zijn gebaseerd op de officiële basic zeekaarten van de Dienst Hydrografie en gefinetuned door DE Maritime. DE Maritime ontvangt op basis van een afspraak met RWS regio WNZ per email rechtstreeks de actuele lodingskaarten en bewerkt deze informatie in hun digitale zeekaarten t.b.v. de abonneenthouders.
	Als ik het goed begrijp ligt de verantwoordelijkheid voor bruikbare kaarten waar op genavigeerd mag worden bij de Dienst Hydrografie. Maar omdat deze niet bijgewerkt zijn, voeren we maandelijkse peilingen en baggerwerkzaamheden uit, en maakt een andere partij kaarten op.
	Dat klopt gedeeltelijk. Ik weet dat er regelmatig overleg plaatsvindt tussen RWS regio WNZ, Havenbedrijf Rotterdam (uitvoerder van het baggerwerk), en Dienst Hydrografie (Ministerie van Defensie). van de Dienst der Hydrografie, kun je bevragen of de officiële route van het be- en verwerken van de papieren en digitale zeekaarten waarop genavigeerd mag worden en hun relatie met derden (marktpartijen) die hun eigen digitale zeekaarten ontwikkelen voor abonneenthouders. Net zoals op de papieren zeekaarten staat een disclaimer op. De verantwoordelijkheid voor een veilige navigatie ligt altijd bij de (recreatie)schipper (zeevarende).
	Dank voor deze informatie, dat geeft weer nieuwe inzichten.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

27 september 2024

- **Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?**

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

27 september 2024

1. Stel marifoonkanaal beschikbaar

De vaargebruikers dienen actuele vaarweginformatie te kunnen ophalen voor het Slijkgat en waar deze gebruikers hun meldingen kunnen doen, zoals bijv. schuren of raken van de waterbodem binnen de markering in het Slijkgat, of een andere bijzondere omstandigheid, anders dan noodoproepen op marifoonkanaal VHF 16 (standaard uitluisterkanaal op zee en in de zeegaten). Ergens een marifoonpunt bijvoorbeeld bij een verkeerspost, bij sluisbediening, of het Kustwachtcentrum; als er maar een nautisch aanspreekpunt is en ook kenbaar gemaakt wordt aan de vaargebruikers om actuele nautische informatie te kunnen opvragen tijdens de reis, of het doorgeven van bijzondere waarnemingen.

Mijns inziens kan de gebruiker kanaal 16 uitluisteren (verplichting voor op zee en in de zeegaten) en vervolgens doorverwezen worden naar bijvoorbeeld marifoonkanaal 83 voor veiligheidsberichtgeving over o.a. het Slijkgat.

Voor nu is een praktische werkafpraak gemaakt met de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht (RVC Dordrecht). Zodra er bijzondere informatie over het Slijkgat bekend wordt gemaakt bij RVC Dordrecht wordt door een verkeersleider een Bericht aan de Scheepvaart (BaS bericht) opgesteld en wordt dit vervolgens doorgemailed naar de Waterkamer te Lelystad van Rijkswaterstaat, de Dienst Hydrografie en het Kustwachtcentrum. Ook kun je de berichtgeving terugvinden op vaarweginformatie.nl (via de Waterkamer). Als er hele grote bijzonderheden zijn die effect hebben voor een veilige navigatie, dan checkt de verkeersleider van RVC Dordrecht of het BaS bericht inmiddels bekend is bij het Kustwachtcentrum (dubbele check). Bekeken wordt of het bericht wel of niet door het Kustwachtcentrum wordt meegenomen in de veiligheidsberichtgeving, die door het Kustwachtcentrum wordt uitgezonden op marifoonkanalen 23 en 83, na een vooraankondiging op marifoonkanaal 16.

Marifoonkanaal 87 was het kanaal van de vuurtoren Ouddorp. Die kan mogelijk opnieuw speciaal voor het Slijkgat gebruikt worden door een andere (verkeers)post, of door het Kustwachtcentrum. Toevoeging van radar kan hierbij essentieel zijn. Je wilt vanuit een andere post wel de positie kunnen checken van de melder in het Slijkgat.

Vissers en recreatievaart die het Slijkgat regelmatig bevaren zijn gewend aan deze werkwijze. Ze hebben gevraagd om één marifoonkanaal om naar bijzonderheden te vragen voordat het Slijkgat wordt aangelopen.

2. Verbetering communicatie en informatiebronnen richting de gebruikers van Het Slijkgat

RWS is bakbeheerder en heeft met haar partners een flyer opgesteld over het Slijkgat met praktische/ nautische informatie. De flyer is beschikbaar via de website Varen doe je Samen en is ook onder de jachthavens langs het Haringvliet verspreid. Daarnaast is RWS bezig het eigenschapsdomein op vaarweginformatie.nl uit te breiden om extra informatie ter beschikking te stellen over het Slijkgat en de zoekfunctie op vaarweginformatie.nl te verbeteren. Deze acties zijn uitgezet en opgepakt door de interne organisatie. Voorts wordt nog bekeken of een uitsnede van de bewerkte digitale kaart voor een stukje Slijkgat in PDF vorm van DE Maritime in een snelzoekoptie, of als download, tijdelijk beschikbaar te stellen op vaarweginformatie.nl. Voor volgend vaarseizoen hebben we in de programmering capaciteit opgenomen om de actuele lodingskaarten van

RWS om te zetten in een viewer en dat beschikbaar te stellen via vaarweginformatie.nl. aan alle vaarweggebruikers. Het idee van DE Maritime om hun bewerkte digitale zeekaart voor het Slijk gat als uitsnede in PDF vorm beschikbaar te stellen als download op vaarweginformatie.nl, kan dan achterwege blijven.	Rijkswaterstaat Zee en Delta Datum 27 september 2024
<u>3. Formaliseer</u> Formaliseer verantwoordelijkheden, informatiestromen, etc. via Dienst Hydrografie (valt onder het Ministerie van Defensie). Ook in het kader van aansprakelijkheid. Fabian de Pooter is productiemanager, graag hem betrekken. Mogelijk ook Provincie Zeeland, Provincie Zuid-Holland, gemeente, marechaussee betrekken. Waar horen welke taken en welke taken zijn essentieel? Neem ook integraal de maatschappelijke ontwikkelingen en veiligheidsissues mee in samenwerking met de verschillende diensten.	
<u>4. Waddenzee als voorbeeld</u> Het Slijk gat gebied wordt geen VTS (Vessel Traffic Services) gebied, kijkend naar de kaders. VTS gebieden moeten voldoen aan (dure)verplichtingen, zoals een 24-uurs dekking. Hier is al naar gekeken in relatie tot situaties op de Waddenzee. Collega Gerald Menkveld van RWS VWM was destijds hierbij betrokken. Mogelijk dat hij nog nadere informatie hierover kan geven. Buiten het VTS gebied Terschelling kent het Waddengebied nog enkele vuurtorens die fungeren als uitkijktoren met een beperkte bezetting. Bij mijn weten houden ze een stukje kuststrook in de gaten (zwemmers, surfers, ect.) en hebben ook een rol bij het alarmeren van brandweer, politie, marechaussee, gemeente, natuurorganisatie(s), ect. Daar is een soort samenwerkingsverband ontstaan. Ik ben niet op de hoogte of je de meldingsplicht kunt verplichten zonder aangewezen te worden als VTS gebied. Ook een checkvraag hoe het onderhoud van de radar is belegd.	
<u>5. CoVadem Services</u> CoVadem is een marktpartij en biedt real-time software aan voor de binnenvaart, die aan de hand van hun echoloden aan boord, op basis van een contract, actuele waterdiepten weergeeft op de elektronische navigatiekaarten voor de binnenvaart (ENC's). Hoe meer schepen zijn uitgerust met het CoVademsysteem, hoe nauwkeuriger de diepte informatie wordt. Er wordt al bekeken of de visserij schepen interesse hebben en of het een idee is om een pilot te starten. In ben niet zijn om het systeem aan te schaffen.	

bedankt voor zijn open- en eerlijkheid en het prettige gesprek.



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum
4 oktober 2024

Bijlage(n)
-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum 27 september 2024
Deelnemers [Redacted] visserij ()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ()
[Redacted] gespreksleider ()
[Redacted], notulist ()

Afschrift aan Deelnemers

1. Welkom en kennismaking
[Redacted] () heet allen welkom, dankt in het speciaal [Redacted] () voor zijn aanwezigheid en opent het gesprek. [Redacted] heeft zich vanmorgen afgemeld i.v.m. ziekte.

Kennismaking

[Redacted]: wethouder [Redacted]
[Redacted]: na 30 jaar te hebben gevaren, gestart vanaf 2002 om elektronische zeekaarten en nautische gegevens bij te houden voor de kustvaart/maritiem. Elke vrijdagochtend wordt door [Redacted] bestanden gedeeld waarin up-to-date gegevens beschikbaar zijn.
[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Kust. Hij zal meeschrijven tijdens het gesprek en kan eventueel vragen beantwoorden/toelichting geven.
[Redacted]: werkzaam bij RWS en notuleert het gesprek.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er is een motie ingediend met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de genomen beslissing om per 1 januari jl. de bemanning op de vuurtoren stop te zetten. Er zijn meerdere partijen uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, scheepswerven Stellendam, toerzeilers en watersportbond, RWS WNZ en RWS Zee en Delta (RWS ZD).

Laten we in beeld brengen: wat zijn de zorgen met name uit de visserij? Wat is het advies in de toekomst, kijkend naar de middelen en mogelijkheden?

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum
4 oktober 2024

Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?

[]	Elke week bundel ik informatie vanuit BAZ (buitenwateren) Nederland en België, Engeland, Denemarken, Duitsland maar ook vanuit bijv. TenneT, om te verwerken en te versturen naar de schepen. Eerst kreeg ik direct vanuit Havenbedrijf Rotterdam ook de gegevens binnen, maar ik heb vernomen dat dit nu via Rijkswaterstaat gaat. Graag had ik hier eerder over geïnformeerd willen worden. En mijn zorg is dan dat de gegevens mij niet of te laat zullen bereiken of onbetrouwbaar zijn om zo bruikbare kaarten op te leveren.
[]	Door mijn jarenlange kennis en ervaring, en de monitoring van Het Slikgat, heb ik gezien dat na de aanleg van de 2 ^e Maasvlakte er veel verandering te zien is in de morfologie. Ik denk dat de aanleg toch te maken heeft met de verzanding en grilligheid van Het Slikgat. [] zal de kaarten van voor en na de aanleg delen met Rijkswaterstaat.
[]	Daarnaast heb ik de zorg dat, door kostentechnische overwegingen, de bermen (moeten op minimaal op -4m zijn) en vaargeuldiepte onvoldoende diep en breed worden gebaggerd. Ik hoop dat het maandelijks baggeren en op de juiste diepte (!) wordt gecontinueerd.
[]	In 2014 was er eerder besloten om op de vuurtoren de bemensing minder aanwezig te laten zijn. Nu kwam het bericht van de buitenwacht dat de inzet van de bemanning op de vuurtoren stop werd gezet. Dit kwam voor ons zeer onverwacht. Ook tijdens het gesprek met Rijkswaterstaat vernamen wij dat er geen andere voorzorgsmaatregelen getroffen waren.
[]	Het meenemen van de belanghebbenden, communicatie, effecten in beeld brengen, transparantie; dat is absoluut een leerpunt.
[]	Mijn kaarten werden ook gedeeld met de bemanning op de vuurtoren. Door de bemanning daar weg te halen, kwam mijn angst uit. Binnen enkele dagen waren meerdere kotters aan de grond gevaren. Hier zijn Rijkswaterstaat en de gemeente over aangesproken. Ik heb geen rol in het navigeren/begeleiden van schepen, maar ik word hier voor wel benaderd. Er wordt nu geen verantwoording genomen.
[]	Door het maandelijks peilen en baggeren van Het Slikgat functioneert het nu beter. De diepte van de bermen moet dan nog goed geëvalueerd worden of optimalisatie benodigd is.
[]	Na de stopzetting van de informatievoorziening vanaf de vuurtoren, heb ik met [] (Rijkswaterstaat WNZ) de afspraak gemaakt dat mijn kaart (print screen) op de website van RWS geplaatst zou worden. Tot op heden is de kaart nog niet op de website vindbaar. Een alternatief voor mijn achterban om zo aan informatie te komen over Het Slikgat, werkt helaas dus nog niet.
[]	De bemanning van de vuurtoren namen ook een maatschappelijke signaleringsfunctie op zich; melden van brand, vandalisme, criminele activiteiten, functionering beboeiing. Ook dit wordt gemist. De neveneffecten welke voortkomen uit het besluit, betekent veel voor ons en onze omgeving.

- **Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?**

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

4 oktober 2024

1. Maak informatie op Vaarweginformatie.nl beschikbaar of via een ander platform/medium

Let op! Wel er voor zorgen dat de informatie makkelijk vindbaar is, dat de informatie recent is en afgestemd met alle andere betrokkenen, zoals de info vanuit de dienst hydrografie.

bepleitte met nadruk om de maandelijkse metingen goed in beeld te brengen en dat er afspraken gemaakt worden over de distributie van die gegevens, waardoor alle betrokkenen hier gebruik van kunnen maken.

2. Aanspreekpunt voor schepen

Op de boeien kun je bij Het Slijkgat onvoldoende vertrouwen en varen. Onlangs heeft er een jacht uit Canada droog gelegen. Zij konden geen contact maken. Bij het in- en uitgaan van schepen is er nog geen aanspreekpunt. Hier moet iemand verantwoordelijk voor worden gemaakt.

3. Maak contractuele afspraken over verantwoordelijkheden

Doordat meerdere partijen bemoeienis hebben, is iedereen er van maar daarmee ook niemand daadwerkelijk verantwoordelijk/aansprakelijk.

Betrek KNRM, Douane, Veiligheidsregio, Politie, Scheepvaart en Kustwacht m.b.t. de veiligheidsaspecten.

4. Zet de bemanning terug op de vuurtoren

De nog bruikbare apparatuur op de vuurtoren kan nog 10 jaar mee. Onderzoek of de bezetting terug kan komen. Ook om hun signaleringsfunctie weer te kunnen vervullen. Vuurtoren absoluut niet open stellen voor recreatie!

5. Continueer het maandelijks peilen en baggeren

Compliment dat het peilen en baggeren is geïntensiveerd. Deze maatregel mag absoluut niet teruggetrokken worden.

De bermen dienen minimaal op -4meter te worden gehouden om instorten te voorkomen. Het Slijkgat dient op diepte te worden gehouden, er komt veel zand mee via het Haringvliet.

6. Golfhoogte en waterstand zichtbaar maken op paal

Op de H10, brammetje, zou de golfhoogte en waterstand leesbaar gemaakt kunnen worden. weet meer over deze optie.

bedankt voor zijn open- en eerlijkheid en het prettige gesprek.



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum
27 september 2024

Bijlage(n)
-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum
Deelnemers

27 september 2024

[Redacted], wethouder [Redacted]
()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ()
[Redacted], gespreksleider ()
[Redacted], notulist ()

Afschrift aan

Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom, dankt in het speciaal [Redacted]
() voor zijn aanwezigheid en opent het gesprek om 10.35u.

Proces van de evaluatiegesprekken

Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; visserij, recreatiesector, scheepswerven Stellendam, toerzellers en watersportbond, RWS West Nederland Zuid (RWS WNZ) en RWS Zee en Delta (RWS ZD).

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [Redacted] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Kennismaking

[Redacted]: wethouder [Redacted]
[Redacted]: in zijn eerste periode als wethouder. Portefeuille: Landbouw en visserij. Economische samenwerking incl. recreatie en toerisme. Verkeer en mobiliteit. Participatie. Leefbaarheid van de dorpskernen.
[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Kust. Hij zal meeschrijven tijdens het gesprek en kan eventueel vragen beantwoorden/toelichting geven.
[Redacted]: werkzaam bij RWS en notuleert het gesprek.

**Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de
informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?**

	De eerste zorgen zijn bij de burgemeester terecht gekomen betreffende veiligheid. 'Hoe gaat u dat oplossen?', werd er gevraagd door de recreatie vaart en visserijsector.
	De ongewenste situatie is vooral ontstaan omdat in de eerste gesprekken geen alternatief geboden werd, niet gecommuniceerd werd welke mogelijkheden er waren. De informatievoorziening vanaf de vuurtoren stopte en er was geen opening meer mogelijk. Dit overviel de stakeholders van de gemeente en ook het bestuur van de gemeente zelf.
	In 2014/2015 is er eerder gesproken over het mogelijk beëindigen van de informatievoorziening. Ik hoor van u dat de achterban verrast was over het besluit.
	Wij hadden gehoopt dat RWS eerder met ons het gesprek was aangegaan dat zij voornemens was om de informatievoorziening te beëindigen en ons had meegenomen in het proces. Belangenorganisaties en de gemeente hebben gelijktijdig of in ieder geval kort op elkaar de brief waarin het besluit werd geuit overhandigd gekregen/ontvangen.
	Het gesprek door RWS met de gemeente had eerder moeten plaatsvinden. Door agenda technische redenen vond de afspraak pas 8 weken later plaats, na het afspraakverzoek. Het werd inderdaad heel kort dag. Bij de afspraak met de gemeente werd door RWS ZD de brief overhandigd en het besluit meegegeven.
	De brief met het besluit kwam direct na het gesprek en was er geen overleg meer mogelijk. Het besluit kwam voor de gemeente heel abrupt.
	De vuurtoren is niet weg en de lampen blijven branden. Maar ik begrijp dat het besluit om geen bemanning neer te zetten in de vuurtoren onverwachts kwam en door zo'n ongewenst nieuwsbericht, is het begrijpelijk om in de verdediging te schieten.
	Er is een bepaalde afhankelijkheid van de vuurtoren en de bemanning gecreëerd. Dit komt door de Voordelta en in het bijzonder de grilligheid van het Slijkgrat. De vaargeul was ooit veel breder dan de huidige 200 meter en deze is smaller gemaakt in het verleden. Daardoor werd de afhankelijkheid om in de geul te varen op mensen in de vuurtoren groter. Op de piekmomenten stond er bewaking stand by.
	Het is noodzakelijk om de veiligheid te borgen en er is geen alternatief gepresenteerd. De alternatieven voor navigatie waren nog niet besproken of onderzocht en dus zeker niet ingeregeld.
	De zandverplaatsing is behoorlijk heftig op deze locatie en dat signaal is wel echt opgepakt. De bemanning op de vuurtoren konden deze wijzigingen van diepte niet zien en waren afhankelijk van kaarten en meldingen van andere vaarweggebruikers. De sonar metingen worden nu maandelijks uitgevoerd i.p.v. per drie maanden. Ook wordt er direct een baggerschip ingezet om de vaargeul elke maand op diepte te brengen.

	Dat klopt. Toch bevreemdt het mij dat het besluit is genomen, er commotie is ontstaan en daarna pas maatregelen zijn getroffen, mede na een naar stormseizoen waar kotters zijn vastgelopen.
	Ik hoor wat je aangeeft. Voordat er beslissingen genomen gaan worden, dan dient er eerst goed gekeken te worden naar de mogelijke effecten en maatregelen. Na dit gesprek vindt er een gesprek plaats met de visserij en dan zullen we vernemen hoe zij de genomen maatregelen ervaren.
	In het naseizoen/winterseizoen was de vaargeul zo goed als onbevaarbaar. De bemanning in de vuurtoren was niet meer aanwezig en er was nog geen goed alternatief. De schadeclaims dreigen door meerdere partijen te worden ingediend voor mogelijk geleden financiële schade/inkomstenderving en vanwege visafslag schade. De gemeente is aandeelhouder van de visafslag. Dat is echt een issue.
	Daarnaast heb ik het signaal ontvangen dat het Havenbedrijf Rotterdam zijn nautische meetgegevens niet meer direct mag delen met DE Maritime, op verzoek van Rijkswaterstaat. DE Maritime verzamelde alle meetgegevens en maakt de kaart om deze vervolgens openbaar beschikbaar te stellen voor vissers en recreanten. Blijkbaar zijn er nu nieuwe afspraken ontstaan en worden de gegevens van het Havenbedrijf niet gedeeld.
	Ik ben niet op de hoogte van deze wijziging en zal dit navragen bij mijn collega.
	Ik wil hier nogmaals benadrukken dat communiceren essentieel is. De gemeente is niet op de hoogte gesteld over nieuwe afspraken m.b.t. maandelijks meten en baggeren en ook niet over de proceswijziging van het delen van meetgegevens.
	DE Maritime deelde de kaarten met de vuurtoren. Het inregelen dat de belanghebbenden bij de kaart kunnen en weten dat deze er is, is belangrijk.

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Datum

27 september 2024

- **Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?**

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

27 september 2024

1. Verras de gemeente niet

Neem de gemeente mee in de besluitvorming, zodat de gemeente dit ook kan meenemen naar hun stakeholders. Geef inzicht en achtergrondinformatie. Neem de lokale overheid mee, zodat je samen kunt optrekken. Informeer, als er wat aan de hand is, de gemeente direct zodat de gemeente kan worden meegenomen wat er op dat moment speelt. En waardoor de gemeente niet verrast wordt door het te moeten vernemen vanuit de achterban waardoor ze zelf achter de feiten aanloopt.

2. Zorg dat de veiligheid voldoende is gewaarborgd

De Burgemeester is op het veiligheidsissue gelijk aangesproken.

De sector (visserij en recreanten) geeft aan dat de situatie onveilig is. De gemeente kan de veiligheid onvoldoende beoordelen. Het gevoel van onveiligheid dient in ieder geval bespreekbaar gemaakt te worden.

3. Verken andere opties

Kan het als VTS gebied worden aangewezen? Kan een verkeerspost de (meeste) taken van de bemanning van de vuurtoren overnemen?
Etc., etc.

4. Maak processen en de verantwoordelijkheden helder

Maak duidelijke afspraken over processen en verantwoordelijkheden, zodat die partij ook aanspreekbaar is.

5. Financiële afweging mag niet ten koste gaan van veiligheid

Verkeerspost Wemeldinge heeft tijdelijk de honneurs waargenomen. Door oude systemen en te hoge kosten voor het upgraden, capaciteit tekort, is dit geen passende maatregel gebleken. Ook omdat het geen VTS gebied is. Veiligheid mag niet in het geding raken voor een financiële kwestie.

6. Werk met werk combineren

De gemeente heeft op een andere locatie weer zand te kort. Mogelijk kan het zand uit het Slijkgat gebracht worden naar bijv. de Brouwersdam. De gemeente wordt graag op de hoogte gehouden van het onderzoek van Rijkswaterstaat.

[redacted] ontvangt graag het conceptverslag per mail.
[redacted] bedankt [redacted] voor zijn open- en eerlijkheid en het prettige gesprek.



Rijkswaterstaat Zee en Delta

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted] @rws.nl

Datum

4 oktober 2024

Bijlage(n)

-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum
Deelnemers

4 oktober 2024

[Redacted]
Netwerkmanagement Zee en Delta ()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ()
[Redacted], gespreksleider ()
[Redacted], notulist ()

Afschrift aan

Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom en dankt in het speciaal [Redacted] () voor haar aanwezigheid. [Redacted] opent het gesprek om 13.00u.

Kennismaking

[Redacted]: Wethouder [Redacted]

LS: [Redacted] Netwerkmanagement Rijkswaterstaat Zee en Delta.

Netwerkmanagement betreft het dagelijks beheer en onderhoud (kijkend naar heden tot 5 jaar in de toekomst) voor natte en droge assets.

[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Kust. Hij zal meeschrijven tijdens het gesprek en kan eventueel vragen beantwoorden/toelichting geven.

[Redacted]: Werkzaam bij RWS en notuleert het gesprek.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [Redacted] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk. [Redacted] geeft aan geopereerd te worden en daarna weken afwezig zal zijn. [Redacted] zal haar taken waarnemen.

Er is een motie ingediend met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar aanleiding van het besluit om het bemannen van de vuurtoren te Ouddorp stop te zetten. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een

evaluatiegesprek; gemeente Goeree-Overflakkee, visserij, scheepswerven Stellendam, toerzeilers en watersportbond, RWS WNZ en kustwacht. De meeste gesprekken hebben al plaatsgevonden en volgende week staan er nog enkele gepland.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum
4 oktober 2024

In de gesprekken bespreken we de knelpunten, leerpunten en eventuele maatregelen om de knelpunten aan te pakken.
Alle deelnemers krijgen een verslag van het evaluatiegesprek en wij zijn voornemens een samenvattend verslag op te stellen om aan te bieden aan de Tweede Kamer. Daarnaast kan er een actieplan opgesteld worden.

Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp? En welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?

	Voor het besluit zijn er verschillende zorgen naar mij toegekomen en na het besluit is dit nog breder ontwikkeld. Naar eer en geweten heeft RWS zo zuiver mogelijk gehandeld. Bij nader inzien hadden we aan de voorkant meer partijen kunnen betrekken. Het belangrijkste vraagstuk is toch wel: 'Hoe zorgen we voor de juiste informatievoorziening zodat de verondiepingen in Het Slijkgat helder gecommuniceerd kunnen worden?'
	Dit loopt als een rode draad door het hele gebeuren; 'Hoe moet de vraagbaak en/of zendbaak worden ingericht?'. Ik heb begrepen dat er verschillende informatievoorzieningen zijn, namelijk vaarweginformatie.nl, Bericht aan de Scheepvaart (BaS) voor binnenwateren en voor buitenwateren via Bericht aan Zeevarenden (BaZ). Het Slijkgat valt onder buitenwateren en is de verantwoordelijk van het Ministerie van Defensie.
	Wie heeft nu waar welke verantwoordelijkheid? Iedereen is bereid, maar hoe kunnen rolvast structuren goed naast elkaar laten lopen? Rollen en aansprakelijkheden dienen te worden vastgelegd.
	Een flyer over Het Slijkgat van RWS WNZ, DE Maritime, etc.; dit zijn initiatieven waaruit blijkt dat er verschillende partijen bereid zijn om informatie te verschaffen. Belangrijk is dat het "gecertificeerde" informatie is en er goed over na is gedacht over de inhoud en vorm. Juist bij Het Slijkgat, door de constante zandverplaatsing, vinden de belanghebbenden dat de juiste informatievoorziening beschikbaar dient te zijn. De dynamiek bij Het Slijkgat lijkt overigens te zijn gewijzigd na de aanleg van de Tweede Maasvlakte. De geïnterviewden geven aan dat de Intensievere peilingen en baggeracties meer rust geven en er geen ongevallen zijn gebeurd dit zomerseizoen. Ze hebben te kennen gegeven maandelijks peilen/baggeren als vereiste te zien en dit niet teruggedraaid dient te worden.
	Ik snap de wens van de gebruikers om de peilingen en baggerwerkzaamheden op 1x per maand te willen houden. Dit brengt wel extra kosten met zich mee en ik wil eigenlijk wel weten hoe die

	verantwoordelijkheid hier ligt. Als wij eindverantwoordelijke zijn, dan pakken wij die rol om vaker te blijven peilen/baggeren op.
	Buitenwateren vallen onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Defensie, maar wie Het Slijkgat op diepte dient te houden lijkt een grijs gebied. Rijkswaterstaat en het Ministerie kunnen hierover in gesprek gaan.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum
4 oktober 2024

	Men moet als zeevarende ergens terecht kunnen om contact te leggen. Er zijn door de geïnterviewden al verschillende maatregelen geopperd. Hoe kijkt u naar de volgende opties: -berichtgeving bij Het Slijkgat weer kanaal 87 in gebruik nemen voor nautische informatie; -Text To Speech (TTS) technologie inzetten om elk half uur een korte tekst te laten afspelen, mogelijk incl. waterstand/golfhoogte/windrichting en waar ook op gereageerd kan worden als daar behoefte aan is. Er kan extra tekst worden toegevoegd, mocht er een bijzonderheid zijn, zoals de aanwezigheid van een baggerschip, gemelde verondiepingen, o.i.d.
	Kanaal 87 ligt ingewikkeld, dit valt weer onder een ander onderdeel. Ik vraag me af of het in gebruik nemen van deze maatregelen echt de beste zijn. Er zijn vast andere, modernere mogelijkheden. Hoe kunnen we zo snel mogelijk informatie ter beschikking stellen? En als er dan toch nog bijzondere vragen zijn, waar stelt men deze?
	De grotere schepen varen met uitgeruste systemen en doen hun voorbereidingen, goed zeemanschap. DE Maritime verschaft aan de visserij informatie, maar neemt hier een verantwoordelijkheid die niet bij DE Maritime ligt en kan voor aansprakelijkheidsissues zorgen. Het voordeel van de motie is dat er nu een verplichting ligt om hier goed over na te denken, te kunnen valideren en beschikbaar stellen.
	Eerst de behoefte van de gebruikers inzichtelijk maken, daarna kunnen we pas kijken naar de oplossing.
	De periodieke uitzending incl. waterstand, golfhoogte, windkracht en windrichting vermelding. Dit kan mogelijk ervoor zorgen dat de vaarweggebruikers gaan uitluisteren. Maar ook dat als zij iets opmerken, getriggerd worden om iets terug te melden. Dit is aangegeven door o.a. de recreatiesector, dat ze daar behoefte aan hebben. Om het Slijkgat gebied tot VTS (Vessel Traffic Services) gebied vast te leggen, dien je te voldoen aan kaders en (dure) verplichtingen, zoals een 24-uurs dekking. Dat moet je misschien ook niet willen. De bemensing op de vuurtoren waren ook afhankelijk van de verkregen informatie, die konden ook niet alles zien vanaf de vuurtoren. Daarnaast hebben we ook gehoord dat er een behoefte is om de dieptes aan te geven vanaf LLWS i.p.v. met NAP te communiceren, om rekenfouten te voorkomen. Indien je als vaarweggebruiker netjes voldoet aan alles wat gevraagd wordt (goed zeemanschap) en je alsnog vastloopt bij Het Slijkgat, is dat zeker ongewenst. Het beschikbaar kunnen stellen van accurate informatie is hier ingewikkeld en er is mogelijk expertise bij nodig.
	Welke partners hebben we hierbij nodig? In ieder geval het Ministerie van Defensie. Samen meedenken hoe kaartmateriaal en informatie

	gedeeld kunnen worden. Rijkswaterstaat kan niet alle problemen naar zich toe trekken maar dient samen met de andere partners op te trekken en het met elkaar scherp te krijgen. Niet alles kan op de schouders van RWS rusten. Wel dient er iemand beslissingsbevoegd te zijn en moeten er middelen ter beschikking worden gesteld. Met de gemeente kunnen hier ook afspraken over gemaakt worden. De Werf is niet voor niks opgericht.
	Oplossingen zou je ook in een Triple Helix constructie kunnen onderzoeken.
	Bijv. de Universiteit Delft kan met verrassende oplossingen komen. Denk aan een studieopdracht/Hackathon. We hoeven het wiel ook niet uit te vinden, 'hoe zou je dit nou doen, gevalideerd, geen ingewikkeld systeem, de verschillende informatiebronnen bundelen'. De contacten met de universiteit en middelen zijn er, laten we daar gebruik van maken.
	Er is nog geen pasklaar antwoord hoe we de problematiek bij Het Slijkgat kunnen oplossen. Maar nogmaals, eerst helder in beeld krijgen wie waarvoor verantwoordelijk is en scherp hebben wat de wens is. Daarna kan er afgesproken worden hoe we de situatie kunnen oplossen.

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Datum

4 oktober 2024

Tijdspad

Oktober: eind oktober hebben de evaluatiegesprekken plaatsgevonden en hopen we het commentaar terug te hebben.

November: vormen van totaal beeld en verwerken in rapportage.

December: eind november/begin december terugkoppeling communiceren aan geïnterviewden.

zal een operatie ondergaan en komende weken niet bereikbaar zijn. Mogelijk kan zij eind november, begin december eventueel weer benaderd worden.

bedankt voor haar open- en eerlijkheid en het prettige gesprek. Evaluatiegesprek wordt om 13.45u gesloten.



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum

4 oktober 2024

Bijlage(n)

-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum
Deelnemers

4 oktober 2024

[Redacted] recreatiesector ()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ()
[Redacted] gespreksleider ()
[Redacted], notulist ()

Afschrift aan

Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom, dankt in het speciaal [Redacted] () voor zijn aanwezigheid en opent het gesprek om 9.05u.

Kennismaking

[Redacted]: wethouder [Redacted]
[Redacted]: In de hoedanigheid van [Redacted] WSV Hellus is hij aanwezig bij dit evaluatiegesprek. WSV Hellus is een prominente vereniging in de Hellus Haven in Hellevoetsluis. Er wordt gesproken namens de verschillende watersportverenigingen die zich rondom het Haringvliet bevinden en [Redacted] zal ook de terugkoppeling verzorgen.
[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Kust. Hij zal meeschrijven tijdens het gesprek en kan eventueel vragen beantwoorden/toelichting geven.
[Redacted]: werkzaam bij RWS en notuleert het gesprek.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [Redacted] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Er is een motie ingediend met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen, aangezien er per 1 januari de beslissing was genomen om de vuurtoren niet meer te laten bemannen. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, visserij, scheepswerven Stellendam, toerzeilers,

RWS WNZ en RWS Zee en Delta (RWS ZD). Hier gaan we in gesprek met de recreatiesector en vernemen we graag de knelpunten, aanbevelingen, leerpunten en adviezen.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

4 oktober 2024

Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?

- Arriverende en vertrekkende schepen kunnen nu nergens naar actuele informatie vragen m.b.t. doorvaart door het Slijkgat. Veel gebruikers weten uit de berichtgeving dat het vaarwater soms ondiep is en vragen de actuele situatie na. Naast Nederlandse gebruikers is het kunnen opvragen van actuele informatie door buitenlandse bezoekers eveneens belangrijk. Zij zijn helemaal niet op de hoogte van de verscheidenheid aan digitale bronnen waar bijvoorbeeld de flyer naar verwijst.

- In 2024 is door een gewijzigd survey en bagger regime van RWS (maandelijkse check van diepte langs de rand v/d vaargeul ipv drie-maandelijkse uitgebreide diepte survey, direct gevolgd door opdracht aan baggeraar om de diepte te herstellen bij problemen). Dankzij dit beleid worden problemen sneller opgemerkt en verholpen. Dat heeft o.i. bijgedragen aan sterk verbeterde veiligheid van doorvaart en aantoonbaar minder problemen/grondingen. Wanneer deze frequentie van survey en baggeren weer wordt verlaagd, is de behoefte aan actuele informatie weer groter. Dus een onbemande post Ouddorp vereist continuering van het huidige regime van survey en baggeren.

- De informatievoorziening over bijv. ondieptes gaan voor binnenwater via www.vaarweginformatie.nl, beheerd door RWS. Voor zee en zeearmen zijn de Berichten aan Zeevarenden hiervoor bedoeld, beheerd door Defensie. Vooral deze laatste zijn een onhandige vorm van informatievoorziening waarbij je digitaal goed vaardig moet zijn om eventuele berichten over het Slijkgat te vinden, die je dan handmatig in de (elektronische) kaart moet verwerken. Info via vaarweginformatie.nl is beter vindbaar (mits de zoekfunctie weer gaat werken) en wordt veel gebruikt door de watersport. Bovendien kun je via dezelfde website zelf problemen met bijv. boeien of ondieptes melden. Onduidelijkheid over de juiste bron van informatie voor gebruikers in het Slijkgat is een grote zorg.

- De flyer over veilig varen door het Slijkgat verwijst o.a. naar de website van Port of Rotterdam. Ten eerste is die site zeker niet makkelijk voor digitaal minder vaardigen. Ten tweede verwijst RWS expliciet naar de dieptes t.o.v. NAP, zoals RWS dat overal op binnenwater doet. Op zee is het echter gebruikelijk dieptes aan te geven vanaf LLWS, waardoor er in werkelijkheid altijd meer diepte beschikbaar is. Bij diepte aangegeven t.o.v. NAP is in 50% van de tijd de werkelijke diepte minder dan het gegeven getal. De watersporter met zeekaarten weet niet de waterstand t.o.v. NAP en kan vaak helemaal niet vaststellen wat de actuele waterdiepte is. Tenzij de periodieke uitzending de waterhoogte t.o.v. NAP geeft.

Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum
4 oktober 2024

- Zodra een probleem of ondiepte bekend is (door melding door gebruiker en bevestigd door survey, of initieel gevonden bij een survey) moet RWS o.i. vaarweggebruikers Informeren. Daarvoor zijn er de volgende mogelijkheden:

- a. periodiek bericht op VHF kanaal voor het betreffende gebied (was VHF 25 en 87) net zoals Post Ouddorp dat deed. Kan overigens met een opgenomen bericht, hoeft niet steeds live. Hiermee bereik je alleen degene die op het 'blokkanaal' uitluisteren.
- b. Informeren van gebruikers over het bekende probleem wanneer die om informatie over het Slijkgat vragen, bijvoorbeeld op VHF 25/87 zoals Post Ouddorp dat deed. Hiermee bereik je alleen de gebruikers die zelf actief informatie opvragen.
- c. plaatsen van extra boeien of verplaatsen van bestaande boeien (duur en tijdrovend). Hiermee informeer je alle gebruikers ter plaatse.
- d. plaatsen van een virtuele AtoN, middels AIS uitgezonden digitale ton die daardoor wel zichtbaar wordt op plotters en digitale zeekaarten, maar in het echt er niet ligt. Een dergelijke oplossing test RWS nu bij de Walvisstaart in de monding van de Westerschelde. Hiermee informeer je alleen de gebruikers met een plotter gekoppeld aan AIS ontvanger (wel een zeer groot percentage van de zeegaande jachten/schepen)

Om suggestie a. en b. te laten werken, is instandhouding van het lokale VHF kanaal (of een ander kanaal aanwijzen voor het gebied) noodzakelijk. Bij voorkeur inclusief de verplichting om hierop uit te luisteren. Dat vergemakkelijkt ook communicatie tussen gebruikers in het Slijkgat.

Ook wanneer er geen problemen zijn, is een periodieke uitzending gewenst. Hierbij kan bijvoorbeeld de waterstand, golfhoogte, windkracht en windrichting vermeld worden. Aan te vullen met informatie over problemen in het Slijkgat, de haven van Stellendam en de Goereesluis. Door deze uitzending periodiek te handhaven, stimuleer je uitluisteren bij de gebruikers en daardoor een beter bereik.

Ook de aanwezigheid van baggerschepen in het Slijkgat kun je hierbij vermelden.

Overigens bestaan er prima Text-To-Speech oplossingen waardoor je volledig automatisch een bericht kunt samenstellen en laten 'uitspreken' over VHF. Hierdoor hoeft je als vaarwegbeheerder alleen een kort bericht toe te voegen (getypt) met de betreffende informatie.

De beantwoording van vragen van gebruikers via VHF kan overigens prima vanuit een andere post gebeuren. Ook in het Slijkgat was dat al het geval in de nachten en in het weekend ook overdag. Het is voor ons onbegrijpelijk waarom dat vorig jaar wel kon, en nu opeens niet meer.

bedankt voor zijn open- en eerlijkheid en het prettige gesprek en vraagt of hij de voorstellen in het conceptverslag wil controleren op haalbaarheid. zegt dit toe. Het gesprek wordt gesloten om 10.15 uur.



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum
8 oktober 2024
Bijlage(n)
-

verslag

Evaluatie motie Vuurtoren Ouddorp

Datum 8 oktober 2024
Deelnemers [Redacted], Scheepswerven Stellendam ([Redacted])
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Kust ([Redacted])
[Redacted], gespreksleider ([Redacted])
Afschrift aan [Redacted], [Redacted], [Redacted]

[Redacted] ([Redacted]): wethouder [Redacted]
[Redacted] Hier onafhankelijk
voorzitter.

Proces van de evaluatiegesprekken: De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk. Er is een motie ingediend met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen, aangezien er per 1 januari de beslissing was genomen om de vuurtoren niet meer te laten bemannen. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, visserij, recreatiesector, toerzeilers en watersportbond, RWS WNZ en RWS Zee en Delta (RWS ZD).

In verband met afwezigheid van [Redacted] bij het evaluatiegesprek d.d. 4 oktober 2024, heeft hij schriftelijk gereageerd per mail.

- **Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?**
- **Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?**

Mail d.d. 8 oktober 2024 van [Redacted] <[\[Redacted\]@damen.com](mailto:[Redacted]@damen.com)>:
'Mijn vragen zijn gericht op de casus inzichtelijk te brengen op basis van feiten.

- Hoe vaak komt het voor dat het Slijkgat veranderd van diepgang en/of vaarweg en kunnen we de oorzaak benoemen? Zijn sluizen met water van de rivier van invloed, of is het de windrichting, etc. etc.
- Hoeveel schepen passeren het Slijkgat welke hinder ondervinden?
- Wie doet wat in deze casus: Rijkswaterstaat tot 4,5m en 1mtr voor Havenbedrijf. Hoe duurzaam is dit op lange termijn?
- Wat zijn de kosten hiervan t.o.v. de baten en zijn er alternatieven?

Als scheepswerf ondervinden wij niet gelijk schade van het beëindigen van de bemensing op de vuurtoren. Wel is het Slijkgat voor onze aandeelhouders en klanten een continu zorgpunt en reden tot het kiezen van andere routes of andere werven. Zeker tijdens het onderhoud aan de Haringvlietbrug heeft dit tot schade geleden.'

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Datum

8 oktober 2024



Rijkswaterstaat Zee en Delta

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum
11 oktober 2024
Bijlage(n)
-

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum 11 oktober 2024
Deelnemers [Redacted] Nautisch beheer
Kustwacht Nederland ()
[Redacted] Waterdistrict
Zeeuwse Delta ()
[Redacted], gespreksleider ()
[Redacted] Landelijk
Programma Rijkskeringen ()

Afschrift aan Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom en dankt in het speciaal [Redacted]
[Redacted] () voor zijn aanwezigheid. [Redacted] opent het gesprek om 12.30u.

Kennismaking

[Redacted]: wethouder [Redacted]
[Redacted]: [Redacted] waterdistrict Zeeuwse Delta en vervangt vandaag collega [Redacted]. Hij zal het gesprek opnemen zodat er een gespreksverslag van opgesteld kan worden.
[Redacted]: [Redacted] Rijkswaterstaat. Hij zal meeschrijven en kan eventueel vragen beantwoorden of extra toelichting geven.
[Redacted]: [Redacted] Nautisch beheer bij Kustwacht Nederland. [Redacted] geeft aan dat zijn collega [Redacted] helaas verhinderd is, maar dat hij ook graag mee leest in het gespreksverslag om te verifiëren of al het nodige besproken is.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [Redacted] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Er is een motie ingedeeld met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar aanleiding van het besluit om het bemannen van de vuurtoren te

Ouddorp stop te zetten. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, visserij, scheepswerven Stellendam, toerzeilers en watersportbond, RWS WNZ en RWS ZD.

In de gesprekken bespreken we de knelpunten, leerpunten en eventuele maatregelen om de knelpunten aan te pakken.

Alle deelnemers krijgen een verslag van het evaluatiegesprek en wij zijn voornemens een samenvattend verslag op te stellen om aan te bieden aan de Tweede Kamer. Daarnaast kan er een actieplan opgesteld worden.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?

	Hoe gaat het momenteel met het verstrekken van informatie?
	Kustwacht is breed met meerdere diensten onder zich. Voor een overzicht van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden wordt verwezen naar de Kustwacht website: https://kustwacht.nl/ . Dienst Hydrografie is een zelfstandig orgaan binnen het ministerie van Defensie die verantwoordelijk is voor het aanleveren van kaartdata, welke vervolgens weer naar allerlei kaartleveranciers gaat. Zodat watersport, beroepsvaart, visserij en iedereen die de zee op gaat de beschikking heeft - of kan hebben - tot de laatste geüpdatete zeekaarten.
	Ik heb begrepen dat er momenteel er in plaats van vier keer per jaar, nu maandelijks op het Slijkgat wordt gepeild. Waarbij die gegevens kunnen worden doorgegeven aan de Dienst Hydrografie. Als dit verwerkt kan worden naar kaarten, lopen kaarten zo min mogelijk achter op de realiteit. En heb je een zo goed mogelijke weergave hoe het Slijkgat zich verhoudt.
	Daarnaast ook markering en betonning. Er is stilzwijgend akkoord dat deze kunnen worden verlegd door Rijkswaterstaat afdeling Vaarwegmarkering en opgenomen worden in kaarten door dienst Hydrografie, wij mogen vertrouwen op accurate lodinggegevens. Daar hoeft de Kustwacht niet tussen te zitten.
	In alle gesprekken blijkt dat men over de hele linie tevreden is over het opvoeren van peilen en baggeren op het Slijkgat naar maandelijks. De drie maandelijksse cyclus liep achter op de feiten. is daar ook mee bezig. Er zitten nog wel wat onzekere schakels tussen omdat het ook wat leunt op vrijwilligers. Blijft dat consequent naar de toekomst? Zodat jullie die er gebruik van maken daarop ook kunnen leunen?
	Er kan vandaag een loding zijn, morgen een stevige NW- wind en alles kan weer anders zijn dan wat de dag ervoor is gemeten. Dit geldt altijd op zee, de gebruiker heeft ook een eigen verantwoording. is van DE Maritime – en dat moeten we echt beschouwen als de informele weg.
	De formele weg is namelijk; er wordt gepeild. Op basis van peilingen wordt dan besloten door zorg van Rijkswaterstaat of er moet worden gebaggerd conform de baggereisen voor dit gebied.
	Als markering wordt aangepast dan krijgen we dat als Kustwachtcentrum te horen van Rijkswaterstaat en Vaarwegmarkeringsdienst (VenW). Die dat keurig netjes doorgeeft

	welke boeien zijn verplaatst. Dat is niet altijd bij te houden op een zeekaart, gaat soms om enkele meters. Bij grotere wijzigingen maakt het Kustwachtcentrum een navigatiebericht op. Dus via de NAVTEX, of soms ook op Voice in de zomermaanden. Waardoor de pleziervaart wordt geacht dit te kunnen verwerken in hun zeekaarten. NAVTEX wordt ook ontvangen door vissersschepen. Die beroepsmatig dat verplicht hebben. En natuurlijk de beroepsvaart voor hetgeen wat er naar binnen vaart. Pleziervaart heeft geen NAVTEX verplichting.
	Wekelijks brengt dienst Hydrografie updates middels een BaZ (Berichten aan Zeevarenden). Dienst der Hydrografie is van oudsher van de papieren zeekaarten. De Dienst der Hydrografie is natuurlijk al jaren bezig met ENC's, de Electronic Navigational Charts. En daarin is het makkelijker om dat soort zaken te verwerken. Beschikbaarheid van updates is afhankelijk van wat voor abonnement je hebt. Je wordt geacht op hoogte te zijn van de laatste BAZ. In de praktijk kan het gebeuren dat je een update mist en een paar maanden terug zit.
	Daar zit wel wat eigen verantwoordelijkheid in.
	Dat klopt.
	Hoe liggen afspraken tussen Dienst der Hydrografie en jullie? Is dat een soort open-source?
	De BaZ komt uit via internet, publiekelijk verkrijgbare PDF. Men moet daar kennis van nemen en verwerken in eigen kaart.
	Formele manier: als er iets geplaatst wordt, dan wordt dat uitgezet via een BaZ door Rijkswaterstaat, VWM. Binnen enkele minuten, maximaal een uur volgt Kustwachtcentrum op met bericht via NAVTEX en soms ook Voice. De Dienst der Hydrografie brengt deze informatie kenbaar via de wekelijkse BaZ.
	Alleen we zijn gebonden aan tien minuten uitzendtijd. De Noordzee wordt per week drukker dus we moeten echt kritischer kijken wat wordt uitgezonden. Wat is echt van belang voor een veilige navigatie? Zeker bij storm ben je snel door je tijd heen. Ben je aan de wal dan moet je BaZ goed in de gaten houden. Pleziervaart bereiken we niet altijd. We willen berichten tussentijds vóór het uitkomen van de BaZ op onze eigen website gaan plaatsen. En verwijderen zodra BaZ in de lucht is.
	Verkeerspost Ouddorp voorzag in detail die tussentijdse informatie, want die hadden geen andere taken. Kustwachtcentrum heeft niet de taak van een verkeerspost om dit over te nemen op het Slikgat. Dat kan ook niet. Tenzij we daar een opdracht voor krijgen van I&W. Dan moeten kosten en apparatuur worden gewogen en de vraag is of dit de oplossing is. Na zes weken worden berichten van NAVTEX gehaald, dan moet er een BaZ van zijn.
	De informele manier via DE Maritime. Ongelofelijk goed bezig, snel en accuraat, maar niet zijnde overheid. Met name richting visserij. Maakt gebruik van waypoints; route veilig van A naar buiten. De markering en betonning moet gewoon goed liggen aan de hand van de laatste lodinggegevens.
	Daar zit wel een gevaar in. Als mensen de betonning volgen en er ondertussen iets veranderd dan zit je wel met een soort aansprakelijkheid die verder gaat dan wat je kunt doen.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

	Jullie geven informatie uit die vaarweggebruikers zelf en op hun eigen situatie moeten toepassen, correct?
	Dat klopt, wij zullen niet zeggen je moet dit zo doen, met waypoints, dat is als overheid ook not done. Hooguit in bijzondere gevallen om ongevallen te voorkomen. Als [REDACTED]/DE Maritime stopt om wat voor reden dan ook, wat dan?
	Hoe doen we recht aan onze verantwoordelijkheid als overheid op een manier die door de markt of afnemers wordt gezien als waardevol...
	Wat vinden de voormalige vuurtorenwachters zelf van hun rol die zij hebben gespeeld? Wat wij nu merken bij het Kustwachtcentrum is dat er wel om informatie wordt gevraagd. Daar moeten we het Kustwachtcentrum niet mee belasten. Die hebben andere taken te doen. Waarom is dit stukje water ooit bij de Kustwacht onder gebracht terwijl dit beter bij ZD past net zo als de rest van de Zeeuwse kust.
	Zijn er andere zaken in samenbrengen van informatie en rol van de Kustwacht daarin die je mee kunt geven? Dat wat (de ervaringskennis) op de toren aanwezig was, hoe krijgen we dat bij mensen?
	Heel lastige vraag. Verrekijker en radar verleende onofficiële VTS-rol (Vessel Traffic Services). Daar moet iets veranderen. Er zijn meer dynamische gebieden als de Waddenzee. Er wordt hard aan gewerkt, maar je kunt niet alles voorkomen. Het gaat uiteindelijk om een enkele beroepsvaarder die het gebied niet kent, veelal vaart die het gebied goed kent. Voor de enkeling is ook de mogelijkheid om een loods te nemen.
	Waddenzee is ook geen VTS-gebied toch?
	Een aantal stukken wel, zoals bij Brandaris.
	Hebben jullie radarzicht op het Slijkgat?
	Ik vermoed dat daar met wegvallen van de vuurtoren dit minder is geworden, dat zou ik moeten nagaan. Hele kostbare apparaten. Zouden we bij CIV verkeersbeeld op zee neer moeten leggen.
	Staat de radar er nog? Weliswaar verouderd...
	Genomineerd om gesloopt te worden. Gevraagd om nog even te wachten tot de motie behandeld is. Mogelijk nog onderdelen te gebruiken voor een deel van activiteiten, mocht dit wenselijk zijn. Jaap geeft ons in het begin van cruciale informatie voorzien.
	Je zou een soort stroomschema moeten maken. Hoe loopt nou die informatie, langs welke weg en wat is de formele lijn, wat wordt informeel toegevoegd? Hebben we die informele informatie, is die essentieel? Zo ja, hoe maken we van informele informatie, formele informatie.
	Dat kan een mooie view maken wat bruikbaar is en wat niet bruikbaar is.
	Ja, dat zullen we zeker doen.
	Betrekken jullie ook oud medewerkers Vuurtoren?
	Veel mee gesproken in het proces. Veel emotie destijds. Ze hadden ook wel nodige verhalen, maar bij doorvragen bleken er eigenlijk weinig rapportages. Dat maakt het best moeilijk. Wellicht dat een gesprek met [REDACTED] dat dat zou kunnen helpen.
	Goede suggestie, we gaan kijken of we dat nog in plannen.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

	Toverwoord is gewoon goede informatieverstrekking.
	Dat horen we overal terug. Stichting Nautin werd vanmorgen genoemd, deze is nieuw voor ons. Berust wel op vrijwilligers. Dus wellicht wel lastig te borgen qua verantwoordelijkheden.
	Klopt. Schuttevaer, Varen doe je Samen, Watersportverbond, VisNed, Nederlandse Visserijbond, Loodswezen zijn ook een belangrijk medium. Je zou ook kunnen kijken of de pleziervaart aan strengere eisen moet voldoen. Misschien toevoeging aan vaarbewijs voor de almaar drukker wordende Noordzee. Ze zijn zelf verantwoordelijke en zitten vrijwillig op zee. Risico is niet zo groot, weegt dat op tegen de evt. kosten?

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

- Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?

1. Gegevens sneller beschikbaar maken via één informatiepunt

Je zou één informatiepunt moeten hebben.

Vaarweginformatie.nl is de grootste plek waar pleziervaart de laatste ladinggegevens vandaan kan halen. Gegevens nog sneller beschikbaar maken, zodat dienst Hydrografie z.s.m. de BaZ en zeekaarten kunnen bijwerken.

2. Waarschuwing het Slijkgat opstellen

Continue waarschuwing in zeekaarten, zowel papier als ENC. Een soort disclaimer van 'het Slijkgat is een heel dynamisch gebied, met sterke stroming, monding van de rivieren, bij NW wind opstuwing golven.' Met verwijzing naar datum laatste ladinggegevens. En dan verwijzing waar je laatste updates kan vinden. Zodat je dat altijd ziet bij je reisvoorbereiding.

3. Betrek mogelijk nog andere partijen bij de evaluatie

dienst Hydrografie

@mindef.nl / +31

/ +31

en

KNRM Stellendam (is natuurlijk de persoon die in actie moet komen) --> @stellendam.knrm.nl /
<https://www.knrm.nl/> .

4. Strengere eisen voor pleziervaart

Onderzoek of de pleziervaart aan strengere eisen moet voldoen. Misschien toevoeging aan vaarbewijs voor de almaar drukker wordende Noordzee. Verplichting van bepaalde apparatuur, weet ik niet. Volgens mij heeft ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) wel bepaalde aanbevelingen/eisen, maar dat is ook weer gerelateerd aan bepaald vaargebieden. Dat zijn aanbevelingen, zoals SOLAS V voor zeegaande jachten. Het zou goed zijn om hier eis van te maken.

bedankt de voor zijn open- en eerlijkheid en het prettige gesprek.



**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Evertsenstraat 98
4461 XS Goes
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 47 60
F 011 321 19 40
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]

M [Redacted]
[Redacted]@rws.nl

Datum

11 oktober 2024

Bijlage(n)

1 Voorbereiding

verslag

Evaluatiegesprek motie Vuurtoren Ouddorp

Vergaderdatum
Deelnemers

11 oktober 2024
[Redacted], Nederlandse Vereniging van
Toerzeilers ()
[Redacted], Watersportverbond ()
[Redacted], Waterdistrict
Zeeuwse Delta ()
[Redacted], gespreksleider ()
[Redacted] Landelijk
Programma Rijkskeringen ()

Afschrift aan

Deelnemers

1. Welkom en kennismaking

[Redacted] () heet allen welkom en dankt in het speciaal [Redacted]
() en [Redacted] () voor hun aanwezigheid.

Kennismaking

[Redacted]: sinds maart [Redacted] bij Rijkswaterstaat, waterdistrict Zeeuwse Delta en ik heb o.a. de gebieden het Grevelingenmeer, de gemeenten Schouwen-Duiveland, Tholen, Bergen-op Zoom, Steenberg en Moerdijk. Ik vervang vandaag collega [Redacted] en zal het gesprek opnemen zodat er een gespreksverslag van opgesteld kan worden.

[Redacted]: wethouder [Redacted]

[Redacted]: ik zit hier namens de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers ([De Toerzeilers - Home](#)) en verbonden aan Waterrecreatie Nederland ([Werkwijze](#) | [Waterrecreatie Nederland](#)). Wij zijn ook belangenbehartiger namens het Netwerk recreatie, is een platform, in dit gebied. De Nederlandse Vereniging van Toerzeilers met 3.500 zeilers en zit over het hele land verspreid vanaf de Waddenzee t/m de Delta. Per januari a.s. wordt [Redacted] vervangen door [Redacted]

[Redacted]: ik zit hier namens het Watersportverbond, 80.000 leden van topsporters tot recreanten zoals suppers en kitesurfers. Wij vertegenwoordigen vele watersportverenigingen.

[Redacted]: [Redacted] bij Rijkswaterstaat. Hij zal meeschrijven en kan eventueel vragen beantwoorden of extra toelichting geven.

Proces van de evaluatiegesprekken

Er wordt een verslag opgesteld van het gesprek en zal z.s.m. worden toegestuurd naar [] met het verzoek om het verslag te controleren en mogelijke wijzigingen en/of toevoegingen aan te geven. De communicatie dient zo optimaal mogelijk te worden opgepakt. Openheid en transparantie tijdens dit proces is belangrijk.

Er is een 2e kamermotie ingediend met het verzoek om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar aanleiding van het besluit om de bemensing van de vuurtoren te Ouddorp stop te zetten. Meerdere partijen zijn uitgenodigd voor een evaluatiegesprek; Gemeente, visserij, scheepswerven Stellendam, kustwacht, RWS WNZ en RWS ZD.

In de gesprekken bespreken we de knelpunten, leerpunten en eventuele maatregelen om de knelpunten aan te pakken.

Alle deelnemers krijgen een verslag van het evaluatiegesprek en wij zijn voornemens een samenvattend verslag op te stellen om aan te bieden aan de Tweede Kamer.

Waar zit uw zorg met betrekking tot het beëindigen van de informatievoorziening vanaf vuurtoren Ouddorp?

	Er is het besluit genomen de bemensing op de Vuurtoren te stoppen en daar is veel reactie op gekomen. De beslissing was voor sommigen een pijnlijke verrassing, ondanks de voorgeschiedenis. Wat zijn jullie zorgen nu?
	Ik heb wat op papier gezet. Zie bijlage, pag. 3, Kop 'actueel': "kijk eens naar buiten. Niets bijzonders, weinig wind, geen neerslag van betekenis en goed zicht... Dat is wat je waarneemt wanneer je met een schip op zee (op de ochtend van de 11e oktober) in de buurt van het Slijkgat komt. Juist doordat je niets bijzonders waarneemt gaan verreweg de meeste gebruikers van dat vaarwater er op zo'n dag van uit dat er geen bijzonderheden zijn. M.a.w. niets om rekening mee te houden. Niet alleen de duizenden ter plaatse onbekenden die daar jaarlijks naar toe varen maar ook mensen die daar geregeld komen. Het Slijkgat lijkt ook niet bepaald plaatselijk het middelpunt van de aarde te zijn ... Wat meer kennis van zaken en het koppelen van kennis omtrent verzandingen en te verwachten extra afvoer van Maas en Rijn brengen je de wetenschap dat wanneer er extreme regenval is in het stroomgebied van beide rivieren, het Maaswater niet via de verbindingen met de Rijn in behoorlijke mate naar die rivier kan afvloeien en dus via het Haringvliet in het Slijkgat terecht komt. Ik voeg een artikel bij over het voor velen totaal onverwacht en voor de eerste keer sinds de bouw daarvan vollopen van de overloopvoorziening van de Hoxweerdbrug bij Maasband. Die voorziening bleek goed te functioneren en hield Maasband droog. De extra hoeveelheid water bleef natuurlijk gelijk en denderde vervolgens richting kust.

	Het Slikgat lijkt dan wel niet het plaatselijk middelpunt van de aarde te zijn, maar wie heeft voldoende inzicht om op tijd de scheervaart te waarschuwen voor de plaatselijke gevolgen van orkaan Kirk met de bijbehorende instructies. Let wel, dit is geen eenmalige gebeurtenis, Immers blijft de Maas daar echt haar water naar afvloeien. Essentieel dus om te zorgen dat actuele informatie en ook contact met een vorm van Post Ouddorp op de meest onverwachte momenten beschikbaar is." <i>*Bijlage is voorgelezen door RM, uitgedeeld aan de deelnemers en het bestand wordt als bijlage toegevoegd aan het verslag.</i>
	Ik wil graag op een paar punten reageren. '...niet overgenomen in het LUV VTS project.' Wel tijdelijk opgevangen door Wemeldinge en wel een punt van aandacht. Je hebt met bepaalde regelgeving en gebiedsaanduiding te maken, dit gebied kan niet als VTS gebied worden aangewezen.
	Wat was nou juist het belang om de bemensing stop te zetten? Het is zo belangrijk dat de vaarweggebruikers te woord worden gestaan.
	Dit is ook aangegeven door anderen, en hoe kun je de informatievoorziening op een goede manier regelen? Daar komen we dan zo op terug bij de adviezen. Het andere punt: het peilen en baggeren, dat was altijd 1x per drie maanden en is nu naar 1x per maand gegaan. Dat wordt door de andere geïnterviewden als heel positief ervaren maar willen benadrukken dat dit niet teruggeschroefd mag worden naar de oude situatie. Dat nemen wij ook graag mee. In jouw document geef je ook de 'Berichten aan Scheepvaart/Zeevarenden' aan. Het Slikgat is in feite een buitenwateren en dus ben je afhankelijk van de Dienst der Hydrografie van de marine = Ministerie van Defensie, is een ander ministerie. De vaarweginformatie.nl van Rijkswaterstaat werkt best goed, maar is voor de binnenwateren; hoe gaan die elkaar vinden? Dat is een zorg die je terecht aankaart. DE Maritime heeft een systeem waar mensen zich op kunnen abonneren en hij kan informatie delen, maar is een kwetsbare methode. Hoe kun je dat formaliseren en de kwetsbaarheid eruit halen? Heel fijn dat je dit allemaal weergeeft in je document. Ook waardoor de dynamiek is ontstaan volgens u, zoals de ingrepen van de mens door de aanleg van Tweede Maasvlakte. Universiteit van Delft voert ook onderzoeken uit naar het gedrag van het water en sediment.
	Voor ons is 4 meter diepte voldoende.
	Er ligt ook een rederij. Het komen ook schepen die Het Slikgat niet kennen, vooral uit het buitenland.
	Wat ik er nadrukkelijk aan wil toevoegen is dat er vooral ervaringskennis aanwezig moet zijn over het gedrag van het water in het Slikgat. Dat was voorheen goed bij Ouddorp. Daarnaast is de ligging van de boeien een zorg, en kan er niet op vertrouwd worden. Dat is bloedlink. In 'REEDS Almanak' en 'Varen doe je samen' staat expliciet dat bij westenwind het niet verstandig is om daar te gaan varen. Maar er staat nu nadrukkelijk bij 'Varen doe je samen', tot mijn verbazing maar eigenlijk wel logisch, het Slikgat bij hoogwater aan te landen.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

	Er is zoveel informatie en zoveel informatievoorzieningen. Nu is het zaak om de informatie op het juiste moment en mensen beschikbaar te stellen.
	Wij kennen een club in Nederland dat heet Nautin, dit is een vrijwilligersorganisatie van 20 personen voor de Waddenzee (geheel t/m Denemarken), en zij houden nauwkeurig de waterstanden, getijstanden, boeien. Ze willen ook voor het Slijk gat de informatievoorziening verzorgen. Dat kunnen ze ook doen in samenwerking met 'Varen doe je samen'. Rijkswaterstaat is al een partner van Varen doe je samen, en dient dan een controlerende functie te krijgen om de betrouwbaarheid van de informatie te waarborgen.
	De informatiekaarten die van defensie zouden moeten komen, zijn vaak maanden oud. Normaliter is dit voor buitenwateren geen probleem. Heeft Nautin dan geupdatete kaarten?
	Voor de Waddenzee hebben ze alle digitale kaarten incl. OpenCPN en een boeienkaart die, a la minuut, overgezet kan worden in de digitale kaart. Dit is een actuele informatievoorziening, met kennis van het water. Wel alleen voor vaarweggebruikers die de juiste digitale bijgewerkte apparatuur hebben. Schepen vanuit het buitenland dienen de almanakken na te kijken. Als er dan wordt aangegeven 'niet het Slijk gat bevaren met westelijke winden boven de 4' en voeg dan toe 'en raadpleeg Nautin'. Dan zijn ook deze buitenlandse schepen op de hoogte.
	Heeft Nautin ook lijntjes met DE Maritime?
	Ik meen van niet, nog niet.
	Er wordt gezegd dat het ook eigen verantwoordelijk is, en tonen van goed zeemanschap. Maar als je gaat varen, je boot heeft een diepgang waar je eigenlijk geen zorgen over hoeft te maken, je vaart niet dichtbij de boeien en je gaat er dan vanuit dat je veilig kunt varen... Dat werkt niet meer.
	Het maandelijks peilen en daarachter gelijk baggeren, ik heb wel begrepen dat de visserij hier heel content over zijn. Tussen deze maandelijks baggeractie kan het zijn dat de boeien soms niet goed liggen, het elke keer fysiek verplaatsen van deze boeien is onwenselijk/onhaalbaar. Aanbevelingen hierover zou ook welkom zijn. We hebben al een aanbeveling ontvangen voor paal 'brammetje', waarop de golfhoogte en waterstand leesbaar gemaakt kunnen worden.
	Bij de Wadden ook een proef geweest met het digitaal verplaatsen van betonning. Deze proef is teruggetrokken omdat het systeem nog te veel kinderziektes vertoonde.
	Dat soort ontwikkelingen en onderzoeksvraagstukken kunnen mogelijk bij verschillende universiteiten neergelegd worden. Dat zijn wel aanbevelingen die je wel kunt doen. Want niet alles kan bij RWS neergelegd worden.
	Je kunt er een elektronisch bord plaatsen. Dan gaan de vaarweggebruikers dit toch nazoeken, als ze dit zien.
	Daarnaast nog over de marifoonverbinding. Moet je weer terugpakken op dit soort oude systemen of juist vernieuwend dit oppakken?
	Ik heb daar over nagedacht maar de AI systemen lijken mij nog niet ver genoeg ontwikkeld. En helaas lijkt er geen budget te zijn om de menselijke kennis terug te plaatsen op de vuurtoren.

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum
11 oktober 2024

	Bemanning in de vuurtoren, hebben ook een kwetsbaarheid; zij kunnen bij mistig en slecht weer niet ver kijken, en ook niet onder het water. Laten we de kans grijpen om een stap naar de toekomst te maken en onderzoeken welke systemen goed zouden kunnen werken.
	De vissers vanuit Stellendam hebben veel ervaringskennis. Je zou deze vissersclub elke dag een bandje kunnen laten inspreken met de verwachtingen voor die dag, die je met de marifoon kunt uitluisteren. Dat werd voorheen ook gedaan: 1x per uur via de marifoon het weerbericht en eventuele speciale omstandigheden, dat werd herhaald. Als het nodig was, dan werd een live boodschap gebracht. Dit zorgde ervoor dat de vaarweggebruikers minder contact opnamen met de post, want de informatie was al verstrekt. Digitale spraak is wel ontwikkeld en verbeterd. Dat kun je allemaal automatisch inregelen.
	Dat zijn wel dingen die we als vraag kunnen neerleggen bij universiteiten en kijken wat kunnen ze hier mee kunnen doen. De Ministeries moeten dan die nieuwe werkwijze accorderen en vrijgeven. Ik wilde nog aan jullie vragen: 'Kennen jullie de flyer vanuit Varen doe je samen?' 'Er kwam een opmerking over NAP en LAT, RWS hanteert veelal NAP bij aangeven van diepte, maar op zee levert dat problemen op vanwege het veranderend tij. Op zee wordt daarom LAT of LLWS (laagste laagwaterstand) gebruikt.'
	Nautin werkt uitsluitend met getijtafels. Dat werkt perfect.
	Er werd ook een Text-to-speech oplossing geopperd. Dat is een volledig automatisch bericht die je kunt samenstellen met waterstanden, golfhoogte, windkracht en windrichting en laten 'uitspreken' over VHF. Maar de beantwoording van vragen van gebruikers via VHF, is daarmee dan niet geregeld. Wel de zekerheid dat de informatie er komt en mogelijk dat dan via SMS of WhatsApp een bericht kan worden verzonden naar post Dordrecht o.l.d. door de vaarweggebruikers zelf als er bijvoorbeeld een boel verkeerd ligt. Dan creëer je een sociale controle want niemand zit er op te wachten dat er een schip vast komt te liggen. Informatie moet ook komen van de vaarweggebruikers zelf.
	Nautin brengt dit voor de Waddenzee 24/7 in beeld, en is uitermate actueel. Alle Berichten aan Zeevarenden, alle meldingen worden per 24u in kaart gebracht. Ze halen hun informatie uit vaarweginformatie, BaZ, BaS en van individuele recreanten. Ad Krom is de contactpersoon bij Nautin, contactgegevens zullen worden verstrekt. Nautin is op de hoogte van dit gesprek en geven aan zelf ook dit gebied erbij te willen doen, om ook meer bekendheid te genereren.
	Om de continuïteit te borgen, zou het dan wel geformaliseerd moeten worden.
	Hetzelfde geldt ook voor DE Maritime. Dat is dan een commercieel bedrijf die de gegevens verkoopt aan geabonneerden. In principe kan de overheid dit ook zelf via de CIV, dienst der Hydrografie, enz.
	De kosten van digitalisering, capaciteit, kennis en deskundigheid, allemaal geborgd moeten zijn.

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Datum

11 oktober 2024

- **Welke aanbevelingen of adviezen kunt u aanreiken?**

Rijkswaterstaat Zee en
Delta

Datum

11 oktober 2024

**Bijlage wordt doorgenomen, pagina 4 en 5.*

"Post Ouddorp" kan een andere locatie worden. Vuurtoren staat niet direct bij Het Slijkgat. Als het maar ergens wordt opgepakt, wel met kennis van het gebied (Stellendam, sluis, post Dordrecht, etc.)

Deskundig personeel inzetten

Het maakt niet uit waar ze zitten, als ze maar antwoord kunnen geven en maar weten waar ze het over hebben.

Zorgdragen voor actuele informatie

Actuele informatie beschikbaar stellen aan de vaarweggebruikers, kan ook digitaal. En het tijdstip erbij vermelden is heel belangrijk omdat er binnen enkele uren de situatie al veranderd kan zijn.

Het uitgeschakelde radarsysteem weer actueel kunnen raadplegen

Verplaatsing van boeien en evt. hulpboeien

I.v.m. kosten zou dit ook digitaal kunnen (in ontwikkeling).

Aanpassen van de kustlijn

Zodat de golfstroom westelijker komt te lopen. De baggerkosten komen hiermee, zo goed als, te vervallen.

Maasvlakte 3 realiseren

Zodat er een soort binnenzee ontstaat.

Delta 21 plan

Daarin een verschuiving van de geul, zodat de vaargeul minder verzandt. Voor de veiligheid op het water lijkt het plan positief uit te pakken en ook omliggende gemeenten schijnen positief te staan tegenover het plan.

: We streven er naar om eind november een schrijven aan de Tweede Kamer te doen. Daarna zal er een actieplan opgesteld gaan worden.

 bedankt de heren voor hun open- en eerlijkheid en het prettige gesprek.