

## Het project een nieuwe Zeeverkeerscentrale, een update...

**Maart 2005**, RWS rapport ‘onderzoek naar nieuwe locatie’ stamt uit die tijd. Ruim een jaar eerder is het rapport “Zeeverkeersposten, Onderzoek afwikkeling scheepvaartverkeer Waddenzee” afgerond.

Het epistel uit 2004 bevat o.a.; efficiency overwegingen, Arbo eisen, en zogenaamd de noodzakelijke vervanging van oude systemen door nieuwe systemen en vergroting van de veiligheid.

RWS Noordzee maakte destijds op verzoek van RWS Noord Nederland een schatting voor het verbouwen van de Brandaris en kwam uit op een totaal bedrag van Euro 700-800.000,- De zeer creatief en handig gekozen kosten voor de mogelijke verbouwing mochten, volgens RWS, niet meer bedragen dan Euro 300 tot 400.000,- en dus werd (kon) er afgezien worden de Brandaris te verbouwen.

In hetzelfde epistel wordt de mogelijk nieuwe verkeerscentrale Waddenzee toegeschreven naar een locatie in de Zeevaartschool, een sterke overweging destijds was de concentratie van nautische kennis en de aanwezigheid van de Vaarweg markeringsdienst??

We maken een sprongetje naar begin **2007**, de stelling van RWS ; Waarom jaar uitstel?

“De tijd moest wel genomen worden een tweede ‘mislukking’ te vermijden” stelt RWS. Een nog veel beter statement wordt gemaakt met ; “het directe missen van een nulsituatie vastgelegd door een neutrale instantie, want de minister (Peijs) heeft een minstens even veilige situatie beloofd maar liever nog veiliger”

Verder worden er in die tijd door RWS project managers al voorzichtig kritische kanttekeningen gezet bij de radardekking en het onderscheidend vermogen van 60m.

Hoe dan ook, RWS gelooft is het project en ‘en passant’ wordt er in April 2009 een extra financiering van Euro 1.75 Miljoen!! verstrekt in de hoop de aanbesteding voorspoedig te laten verlopen. In **Mei 2009** gaat RWS daadwerkelijk over tot een aanbesteding, nadat de 1<sup>e</sup> mislukt was, waarbij de Zeeuwse Radar Combinatie (ZRC) als goedkoopste uit de bus komt. Nog geen 4 maanden later zijn de eerste strubbelingen er al, het vertrouwen is niet optimaal en er wordt sterk getwijfeld of ZRC wel leveren kan wat aan de eisen en wensen voldoet. Inmiddels is al reeds bekend dat er in Wemeldinge, Zeeland veel problemen zijn met het geleverde radarsysteem en niet aan de gestelde eisen voldoet. Deze schade die het onberispelijk is kon er ook wel eens een zijn van ongekende omvang gezien de ingebrekestelling gedaan door RWS aan ZRC in 2009.

ZRC mag proberen om naast een radarsysteem ook een camerasysteem te leveren welke aan eisen dient te voldoen. In **Januari 2010** is er onvoldoende vertrouwen bij RWS dat ZRC een camerasysteem gaat leveren dat invulling geeft aan de eisen, terwijl ernaast met man en macht gewerkt wordt aan het optimaliseren van het radarsysteem want ook dat doorstaat geen enkele test tot op dat moment.

In **Februari 2010** wordt er achter de schermen al gewerkt naar een scenario hoe om te gaan met de wijziging contracteisen camerasysteem omdat ZRC meent dat het onmogelijk is op dat moment aan alle camera eisen te voldoen.

De daaropvolgende maanden wordt er doorgemodderd door ZRC met de radar en camerasystemen en verkrijgt keer op keer uitsluiting van RWS om haar producten te verbeteren.

In **Juni 2010** wordt er een radar test gehouden op de toren van Schiermonnikoog, uitkomst is dat er met het Sofrelog systeem geen veilige radarbegeleiding aan de scheepvaart gegeven kan worden.

In **Juli 2010** bereiken ons ‘prachtige’ berichten dat de radar en camerasystemen het ‘steeds beter gaan doen’ en dat er met 1 of 2 keer testen een eindresultaat te verwachten is.

In **Augustus 2010** worden er op 4 kraakheldere zomerse dagen camera testen uitgevoerd vanaf de Brandaris. De resultaten waren ronduit bedroevend en onbetrouwbaar te noemen. De

camera kan lang niet voldoen aan wat het menselijk oog en verrekijker wel kan. Verdere details bespaar ik u van deze ietwat hilarische ‘test opstelling’

Een zoveelste radar test eind Augustus 2010 op de toren van Schiermonnikoog levert weer de conclusie op dat geen veilige radarbegeleiding aan de scheepvaart gegeven kan worden, dit in tegenstelling tot de beloftes gedaan in Juli.

**September 2010**, het onvermijdelijke breekt aan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat een contractwijziging aan met ZRC omdat er softwarematig niet kan worden voldaan aan de gestelde eisen van het radar en camerasysteem.

Verder worden er door RWS de ‘harde’ eisen gesteld dat ZRC eind Oktober op Schiermonnikoog een deugdelijk radarsysteem dient op te leveren. Voor de camera’s is dit op eind November 2010 vastgesteld.

RWS zoekt haar toevlucht bij TNO en benadert deze instantie om ‘mee te kijken’ met de radar producttoets op Schiermonnikoog. Ik durf u bijna niet te vertellen wat de uitkomst was.....exact ; een veilige radarbegeleiding kon niet gegeven worden.

Verder wordt er besloten niet actief naar buiten te communiceren en mag er absoluut niet gemeld worden dat de bouw vertraging oploopt. Hoe transparant kun je zijn??

**Oktober 2010**, TNO zal de ‘gedemonstreerde’ camera’s tegen het licht gaan houden dit terwijl de mensen met de beste kennis van zaken, de verkeersleiders zelf, al hebben aangegeven dat de camera’s eerder een verslechtering dan een verbetering voor de verkeersveiligheid zijn!

Vanuit de politiek worden Kamervragen gesteld door Jacobi en Kuiken van het PvdA. De druk neemt eindelijk toe en langzaam maar zeker dringt door naar buiten met welk fiasco RWS al jaren aan het worstelen is.

**November 2010**, RWS is achter de schermen (als zo veel en vaak) bezig om een voorstel te doen waarbij de invulling van toezicht overdag in samenwerking zou moeten met de Gemeente en de KNRM. Wederom diverse aanpassingen van ZRC ten einde het radarsysteem op Schiermonnikoog goed te laten verlopen. Zou de zoveelste ‘update’ dan wonderen gaan verrichten?

RWS lanceert het plan om naast de belanghebbendengroep een commissie van deskundigen gaat formeren met een onafhankelijke voorzitter. Het doel van deze commissie is te bepalen of het systeem voldoende is om de centrale in gebruik te kunnen nemen! Ja u leest het goed!

In mijn optiek wordt hier weer voorbij gegaan aan de kenners zelf, de verkeersleiders!

Vanuit Den Haag andermaal het advies ; passief communiceren....tja waarom zou dat nou toch steeds het geval zijn?

**December 2010**, weer een test op Schiermonnikoog van het radarsysteem met als uitkomst ; Sinds de test in September geen verbeteringen en dus kan het Sofrelog systeem geen veilige radarbegeleiding aan de scheepvaart bieden.

Op 21 december een spoedbezoek van de Staatssecretaris van thans I&M Joop Atsma. De boodschap die hij kwam brengen was er een van weinig inhoud en betekenis. Tot op de dag van vandaag vraagt ondergetekende zich of de heer Atsma wel de boodschap van RWS kwam brengen. In ieder geval had het er alle schijn van dat de media aandacht en druk vanuit berichtgevingen ‘lam’ gelegd diende te worden. De farce boodschap kreeg de naam ; gedurende 12 uren per dag blijft het menselijk oog op de vuurtorens gehandhaafd.

**Januari 2011**, RWS lanceert het “bemensing plan”. Weer een van de vele toverwoorden die de gemoederen moet proberen te kalmeren. Dit ‘ambitieuze’ plan zou in Juni dit jaar in zijn geheel klaar moeten zijn en door de kamer geloodst moeten worden..??

**Februari 2011**, ZRC krijgt weer uitstel voor haar radar en camerasysteem en wel tot eind Maart. Gedurende de hele maand worden er bevindingen bijgehouden over de radar op de toren van Schiermonnikoog. Algehele conclusie ; onacceptabel & onbetrouwbaar.

TNO is gevraagd om middels studies en gesprekken te gaan bepalen of de camera beelden, die als onvoldoende beschouwd werden, van invloed zijn voor de veiligheid op de Waddenzee. Met andere woorden, we weten het antwoord al maar TNO doe je best want het mag wat kosten allemaal. Ongetekende is er stellig van overtuigd dat de huidige camera's **geen** enkele vuurpijl zal waarnemen!

Een zoveelste contract aanpassing moet gedaan worden omdat er geen camera's gevonden zijn die voldoen aan de eisen. Om toch 'iets' te kunnen realiseren worden de kosten begroot op nog eens Euro 4 Miljoen!! want zowel een dag als een nacht camera moeten worden gekocht welke ook nog eens zeer onderhoudsgevoelig zijn. De geschatte onderhoudskosten per jaar liggen door natrekking op een Euro 250.000,- per jaar!

**Maart 2011**, de boodschap van de Staatssecretaris over het feit dat er verkeersleiders op de toren moeten blijven laat een hoop onduidelijkheden over de bevoegdheden en taken. RWS wil geen verwarring en heeft liever helemaal geen verkeersleiders op de toren.

Het radarsysteem op Schiermonnikoog wordt getest met goed weer en blijkt totaal niet te functioneren. Over het testen bij slecht weer laat het zich raden wat de gevaren zijn.

Zeer hoog bezoek vanuit van uit Den Haag reist af naar Frankrijk en leert dat men daar alweer terugkomt van het besluit tot centraliseren van Zeeverkeerscentrales!!

**April 2011**, RWS presenteert de alom bekende Janine Oosten, havenmeester in Amsterdam,? als zijnde de voorzitter van de jawel "deskundigencommissie" daar waar in mijn optiek 17 deskundigen in vol continu rooster met elkaar al ruim 200 jaar werkzaam zijn op de Brandaris. Verder die maand tijdens hevige regenbuien gaat er van alles mis met het radarsysteem op Schiermonnikoog en is acuut de veiligheid in het geding.

ZRC blijkt vervolgens een sterk luchtje van sabotage te plegen met grote gebieden welke uitgesloten zijn van een automatische track opbouw. Middels deze sabotage probeert het bedrijf angstvallig te slagen voor radar testen. Dit is ronduit schrijnend te noemen omdat schepen welke varen in deze gebieden niet zichtbaar zijn op radar en dus geen track opbouw krijgen. Voor persoonlijk leed, aanvaringen en strandingen levensgevaarlijk!

**Mei 2011**, de geplande sessie met TNO en de belanghebbendengroep wordt afgeblazen. Een reden hiervoor wordt zoals vele snel in elkaar gedraaid en verzonnen om maar onder de sessie uit te kunnen komen. ZRC krijgt voor de zoveelste keer uitstel en wel tot 1 Juli a.s.

### ***Conclusie ;***

In 2006 wordt er een budget vrijgegeven voor de realisatie van een nieuwe Zeeverkeerscentrale. Het budget wordt begroot op Euro 13.5 miljoen. De Brandaris verbouwen was geen optie zo had RWS handig berekend want Euro 700.000,- dat ging toch echt niet qua budget..???

Nadat de eerste aanbesteding finaal mislukt was werd er in Mei'09 overgegaan naar een 2<sup>e</sup> welke voor de buitenwereld 'slaagde' en ZRC de opdracht gegund kreeg van RWS.

Nog geen 4 maanden later begonnen de problemen zich met de dag op te stapelen en werd communiceren nagenoeg onmogelijk.

Hierboven is beschreven welke krankzinnige besluiten zijn genomen ten einde maar geen gezichtsverlies of nog beter imagoschade op te lopen. Immers, de belastingbetaler en de Staatssecretaris moesten toch wel een onderbouwde uitleg kunnen krijgen van dit miljoenen verslindende en verprutsende project. Imagoschade geldt als een van de aller belangrijkste voorwaarden voor het ministerie van I&M, dat daarentegen de veiligheid voor het scheepvaartverkeer drastisch afneemt en waardeloos wordt lijkt ze in Den Haag schijnbaar amper te raken en deren.

We schrijven inmiddels het jaar 2011, 6 jaren lang heeft RWS geprobeerd een radar en camerasysteem te laten ontwikkelen voor het prestige project een nieuwe Zeeverkeerscentrale.

Maken we nu de balans op dan concluderen we dat er vele miljoenen verknoeid en weggesmeten zijn. Was de Brandaris verbouwd in 2006 voor een bedrag van zeg Euro 800.000,- dan hadden we de afgelopen jaren tussen de 15 & 20 Miljoen Euro kunnen besteden aan efficiency, Arbo eisen, veiligheidverbeteringen en wat al niet meer.....

Wat te denken van monumentenzorg? Ziet u al 20 camera's in dubbele rijen hangen aan de toren? Ik meen het antwoord daarop wel te kunnen geven.

De Brandaris heeft inmiddels vele honderden jaren bewezen veilig en adequaat het scheepvaartverkeer te kunnen begeleiden. RWS heeft over de afgelopen 6 jaren bewezen dat een nieuwe Zeeverkeerscentrale onveilig, onhaalbaar en onbetaalbaar is. De hoofdprijs is inmiddels al meer dan betaald.

Imagoschade hoe vervelend ook, maar zeggen en keihard concluderen we hebben een grote vergissing gemaakt verdient meer respect. De stekker uit het ZVC project halen, nu de rug rechten en de bemanning behouden op de torens dat zou nu niet misstaan.

Mijn gevoel zegt dat het imago van RWS dan wel eens een beetje glans zou kunnen krijgen, want zo doormodderen met de meest creatieve verklaringen, 'oplossingen', mooi weer praatjes, en vele commissies daarvan ben ik zeker ; Zinloos en weinig constructief.

In mijn laatste schrijven over dit project stelde ik het volgende ; Camera's en radar systemen een jaar lang testen op zowel de Brandaris als de toren van Schiermonnikoog. Na een jaar lang testen volgt de evaluatie en dan kunnen de conclusies getrokken worden. Misschien kan RWS dan wat gemakkelijker zeggen dat het simpelweg onmogelijk en onhaalbaar is en afstand nemen van dit project. Het huurcontract voor de verdieping in de Zeevaartschool beëindigen in 2015 brengt veel minder schade en kosten met zich mee.

De minister heeft in 2006 **beloofd** dat de situatie minstens net zo veilig diende te blijven en eigenlijk veiliger! Daar staan de handtekeningen onder. We kunnen gerust stellen dat er van deze belofte met de beoogde nieuwe apparatuur absoluut geen sprake van is, sterker nog de veiligheid en betrouwbaarheid nemen zeer drastisch af!

Wat er niet is en niet bestaat maakt geen veilige nieuwe Zeeverkeerscentrale. Dat wat er al vele honderden jaren wel is in combinatie met 17 volwassen kerels en vrouwen als verkeerleider maken de veiligheid en betrouwbaarheid een van de beste ooit en is iedere dag aanwezig.

Volgens mij zeg ik het goed dat de Staatssecretaris de heer Atsma vorig jaar heeft beloofd om in April/Mei dit jaar terug te keren naar het eiland om andermaal met de verkeersleiders te spreken.

Ik heb de beste man nog niet kunnen spotten op het eiland. Nu in deze fase spreken met alle verkeersleiders zou getuigen van moed, kennis en hart voor de zaken. Deze groep mensen die nu al jaren monddood zijn gemaakt door haar werkgever en nagenoeg een veel te beperkte rol spelen bij dit gehele project zijn cruciaal voor datgene wat tot in lengte van dagen een veilige en betrouwbare verkeersbegeleiding kan garanderen.

Het is uw plicht RWS nu de schade te beperken en de belastingbetaler niet langer op te laten draaien uw imago te behoeden voor deze enorme farce en vergissing. Maar bovenal RWS bent u verplicht een veilige en betrouwbare scheepvaart verkeersbegeleiding te garanderen en dat is de afgelopen jaren met datgene wat u voor ogen had gebleken en gedoemd te eindigen in een gigantisch en dramatisch zwart gat. De grillige Waddenzee met haar constant veranderende geulen en platen, tevens sinds 2009 op de lijst van werelderfgoed, is geen gebied zoals een rivier of een sluis dat wel is, daar waar camera's thuis horen maar zeker niet op vuurtorens.

Erwin Rob

Lid belanghebbendengroep ZVC.