

Beste Ronald.

Ik wil het volgende aan u voorleggen.

De bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen zal tijdens de bouw en zoals het zich nu laat aanzien ook na de bouw, nogal wat negatieve gevolgen hebben voor de binnenvaart.

Even een klein historisch overzicht.

Sinds de bouw van de huidige Westsluis en Oostsluis, ca. 50 jaar geleden, zien we steeds meer ligplaatsen verdwijnen. In zijkanaal C zijn honderden meters gedempt en voor de middensluis worden nogal wat ligplaatsen ingenomen door aan het water gerelateerde bedrijven. Veelvuldige verzoeken om meer ligplaatsen zijn genegeerd, terwijl de binnenvaartschepen steeds groter zijn geworden en er ook een vaar- en rusttijdenbesluit is ingevoerd. Het sluisencomplex in Terneuzen heeft juist overnachtings/wachtplaatsen nodig door zijn ligging aan de Westerschelde.

Weersomstandigheden, zoals mist of storm, het getij en zoals gezegd, het vaar- en rusttijdenbesluit, dwingen de schippers om een lig/wachtplaats in te nemen. En natuurlijk kunnen er ook situaties zijn, waarbij de mensen op de schepen om privé-redenen een ligplaats nodig hebben.

50 jaar heeft RWS niets gedaan aan het ligplaatsentekort en het tekort alleen maar op laten lopen. Gezien de bouwplannen voor de nieuwe sluis, had RWS juist moeten zorgen voor een aanzienlijke groei van de ligplaatscapaciteit.

Door de bouw van de nieuwe sluis raakt de binnenvaart ca. de helft van de ligplaatsen kwijt, wat zal zorgen voor een situatie, dat schepen, op vele kilometers afstand, bv Sas van Gent, of erger Gent en van de andere zijde Hansweert of Krammersluizen, al een ligplaats zullen moeten zoeken.

Deze situatie wordt nog verergerd door het probleem van het spuien van het Kanaalwater in de Westerschelde. Doordat Noord Frankrijk en België (West Vlaanderen) hun spuicapaciteit (waterafvoer) naar zee hebben verwaarloosd, wordt er steeds meer regenwater via het Kanaal van Gent naar Terneuzen afgevoerd. De verbreding van de Belgische rivieren de Schelde en de Leie zorgt er ook nog voor dat het water met grote hoeveelheden in een korte periode op het Kanaal terecht komt.

Het sluisencomplex in Terneuzen is regelmatig volledig gestremd om dit water van het Kanaal te spuien, met als gevolg oplopende wachttijden bij de sluisen voor de scheepvaart. De vele verzoeken om bij de bouw van de Nieuwe Sluis een spuikanaal aan te leggen zijn genegeerd.

In de huidige situatie kan er nog met 3 sluisen worden gespuid, maar tijdens de bouw komt de Middensluis te vervallen. Met nog 2 sluisen om water af te voeren ontstaat er nog meer oponthoud voor de scheepvaart. Of het niet meer kunnen spuien met de Middensluis ook nog tot gevolg kan hebben, dat er overstromingsgevaar ontstaat, lijkt een gerechtvaardigde vraag.

Kortom, de gevolgen tijdens de bouw van de nieuwe sluis, zullen tot enorme economische schade voor de scheepvaart leiden. Naast deze schade zullen de mensen op de schepen aanzienlijk meer uren stand-by moeten zijn in een frustrerende situatie. Niet bepaald een prettig vooruitzicht.

Na de voltooiing van de bouw is nog niet bekend hoe men om zal gaan met de ligplaatsproblematiek.

PS In een krantenartikel heb ik gelezen, dat er een subsidie aan het Europese Ten-T fonds is aangevraagd van € 400 miljoen. De nieuwe sluis mag dan niet een nieuwe Zeesluis zijn, maar moet een binnenvaartsluis zijn. Ik kan er niet achter komen, hoe dit precies in elkaar zit. Als dit inderdaad zo is, is het toch wel schrijnend, dat men wel de naam binnenvaart gebruikt voor de subsidie en dan verder niet meer omziet naar de binnenvaart.

Graag zou ik van je horen of je in deze iets voor de binnenvaart kunt betekenen, bv via de Prov.Staten of via de Gemeente Terneuzen. Ik ben graag bereid verdere toelichting te geven.

Met vriendelijke groeten

Joop Molewijk
tel. 0651 438 697
lid denktank ASV