

Verslag vergadering Provinciale Staten zeeland over ingekomen brief van de ASV 12-06-2015

- over de gevolgen van de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen

Vrijdag 12 juni jongstleden stond de brief van de ASV over de gevolgen van de bouw van de nieuwe sluis van Terneuzen op de agenda van de Provinciale Staten van Zeeland. Tijdens deze vergadering van de commissie Economie heeft namens de ASV de heer Molewijk gebruik gemaakt van het recht om in te spreken, hierbij de binnenvaart vertegenwoordigend .

onacceptabel

Daarin legde Molewijk uit waarom het voor de ASV onacceptabel is dat tijdens de bouw van de nieuwe sluis de ligplaatsen in Terneuzen, die al beperkt zijn, nog eens met de helft in aantal zal verminderen. Molewijk merkte op dat beleidsmakers kennelijk de visie hebben dat schepen er alleen zijn om te varen, maar dat de wereld van de binnenvaart zo niet in elkaar zit. Ook refereerde hij aan het feit dat schepen niet alleen een vervoermiddel zijn maar ook woningen met gezinnen aan boord die om diverse redenen een ligplaats nodig hebben. Ook de schaalvergroting van de schepen levert problemen op met ligplaatsen waarbij de woordvoerder van de ASV er op wees dat er 50 jaar na de bouw van de laatste sluizen niets is gedaan aan verruiming van de ligplaatsen, maar eerder aan verdwijning ervan en dat er nu ook nog met de bouw van de nieuwe sluis zo'n 50 % van de ligplaatsen wordt weggebaggerd om ruimte te maken voor de nieuwe sluis.

Provinciale verantwoordelijkheid

De ASV woordvoerder vroeg zich af of men wel goed had overdacht wat er zich in de toekomst zal gaan afspelen, waarbij hij de provincie aansprak op haar verantwoordelijkheid. Als voorbeeld werd genoemd de klimaatsverandering, waardoor we te maken hebben met soms extreme weersomstandigheden. "Zeeland heeft zich verzekerd van een goede verdediging tegen de zee, maar hoe zit het met het achterland", vroeg hij aan de bestuurders?

Spuisluis of schutsluis

En dan kijkt de ASV ook naar onze zuiderburen, België en Frankrijk. Doordat Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen hun spuicapaciteit (waterafvoer) naar zee hebben verwaarloosd, wordt er steeds meer regenwater via het Kanaal van Gent naar Terneuzen bij Terneuzen in zee afgevoerd. De regenrivieren Leie en Schelde waren in het verleden een grote kronkel in het landschap, waardoor de afvoer van het water een lange tijd in beslag nam. Tegenwoordig zijn de rivieren verbreed en rechtgetrokken en komt het af te voeren water met grote hoeveelheden tegelijk bij Gent in het Kanaal van Gent naar Terneuzen, om vervolgens via het sluizencomplex in Terneuzen in de Westerschelde geloosd te worden.

De middensluis wordt dan gebruikt als spuisluis, waardoor deze sluis niet beschikbaar is om schepen te schutten. Als de spuicapaciteit van deze sluis niet voldoende is, worden de andere sluizen ook gestremd voor de scheepvaart om te spuien. Gevolgen: vele uren wachttijd bij de sluizen, dus economische schade voor de schepen en de bedrijven, die de lading moeten ontvangen, zo beweert de ASV.

Directe gevolgen:

De heer Molewijk tekende een somber toekomstbeeld: Volgens de plannen komt al tijdens de bouwperiode de 'middensluis' te vervallen. Dit betekent één sluis minder spuicapaciteit, met als gevolg: meer stremmingen van de andere 2 sluizen. En dan te bedenken dat de wachtende schepen ook weer een ligplaats nodig hebben. Molewijk wees erop dat de ASV niet voor niets heeft aangedrongen op een nieuw aan te leggen spuikanaal, onafhankelijk van de sluizen, waarmee op een efficiënte manier het kanaalpeil onder controle gehouden kan worden.

De ASV sprak de hoop uit dat beleidsmakers bewust zouden zijn van het feit dat er ondanks het wegvallen van de middensluis genoeg spuicapaciteit over moet blijven, om wateroverlast te voorkomen in de Kanaalzone.

Bewondering

In 2021 is voorzien, dat de nieuwe sluis in gebruik word genomen. De sluis benadert de afmetingen van de sluizen die in het Panamakanaal liggen; namelijk 422 m lang, 55 m breed en 16 m diep. De kosten voor de bouw zijn geraamd op 922 miljoen. Deze uitgaven voor België en Nederland kunnen verminderd worden met 400 miljoen als de subsidie vanuit het Europese programma TEN-T toegekend wordt. De ASV spreekt haar bewondering uit voor het feit dat, met de kennis en technieken van nu, dit project tot stand kan worden gebracht.

Niet gelukkig

Met deze vooruitgang in het verschiet maakt het het voor de ASV extra teleurstellend dat voor het probleem van de afvoer van regenwater uit het achterland de tijd stil blijft staan, en men hiervoor terugvalt op de eeuwenoude techniek. Een techniek waar de binnenvaart, op zijn zachtst gezegd, niet gelukkig mee is.

Provincie versus Europa

De ASV vroeg de aanwezigen te bedenken dat Europa inzet op meer vervoer over water en dat als men meer over water wil vervoeren daar voorzieningen bij horen zoals ligplaatsen en een betrouwbare bediening van de sluizen. Dat is volgens de ASV ook een verantwoordelijkheid van deze provincie.

Een grote vuist

Na de argumenten van de ASV aandachtig aangehoord te hebben werden er door diverse leden vragen gesteld over het onderwerp. Een van de vragen was: "in hoeverre hebben Schuttevaerleden hier mee te maken? Kunnen jullie samen niet een grotere vuist maken dan u alleen?"

Molewijk: "We hebben wel contact met KSV maar dat laat onverlet dat wij vinden, dat wij daarin ook onze mening mogen geven. We vertegenwoordigen niet alleen onze leden, we zijn ons wel bewust, dat het de hele binnenvaart aangaat."

De gedeputeerde reageerde met de opmerking dat de provincie slechts een van een groot aantal participanten is bij de bouw van de nieuwe sluis.

Reacties politieke partijen

De SGP refereerde aan het feit dat in de brief van de ASV het ligplaatsenbeleid een landelijk probleem genoemd wordt en vindt dat de provincie hier in bredere zin naar moet kijken.

De VVD, als mede-initiatiefnemer van de nieuwe sluis, vraagt zich tijdens deze vergadering af of de provincie op zoek moet gaan naar oplossingen en compensaties voor de negatieve gevolgen van de nieuwbouw.

Zeevaart boven binnenvaart

De gedeputeerde antwoordde hierop dat de grootste investeerder, België, zijn eerste prioriteit legt bij de nieuwe sluis voor de zeevaart ten behoeve van de haven van Gent en dat dit vóór de belangen van de binnenvaart gaat. Ook komt er tijdens de bouw een tijdelijke voorziening om te spuien. Deze voorziening vervalt na de bouw om financiële redenen. "Het klopt, dat het niet de ideale situatie is, maar dit is een afweging die de grootste betalers maken en bepalen; België dus", aldus gedeputeerde.

D66 deelt de zorg aangaande de ligplaatsen

De SP stelt dat; "de binnenvaart het minst milieubelastend is. In het beleidsplan goederenvervoer 2012-2018 staat te lezen, dat de binnenvaartverbindingen een belangrijke kracht zijn voor de provincie Zeeland en in staat zijn te groeien naar 40 miljoen ton lading in 2020. De realisatie van de nieuwe sluis past in dit plan. In het rapport ontwikkeling binnenvaart Terneuzen uit 2009 werd al aangegeven dat er al een dreigend tekort aan ligplaatsen is."

Minder ligplaatsen voor langere termijn

De gedeputeerde antwoordt dat de provincie er over zal waken dat de negatieve effecten tijdens de bouw zoveel mogelijk worden beperkt. Maar tegelijkertijd zegt hij dat de VNSC (Vlaams Nederlandse Schelde Commissie) aangeeft dat als gevolg van de bezuinigingen er steeds minder rekening zal worden gehouden met ligplaatsen voor langere termijn.

De PvdA vond dat, gezien het feit dat er in Terneuzen nog steeds een schippersinternaat is en veel schippers Terneuzen als thuishaven hebben, er juist wel een belang is voor ligplaatsen voor langere tijd.

3 varianten

Volgens de SP is het onbegrijpelijk dat er geen spuikanaal komt, gelet op het feit dat er bijna 1 miljard wordt uitgetrokken voor dit project. Op de vraag van de SP welke variant van de 3 de voorkeur heeft van de ASV antwoordde Molewijk: "Geen enkele, omdat in alle varianten de 'middensluis' tijdens de bouw vervalt met als gevolg 4 jaar veel oponthoud voor de binnenvaart en tevens wordt in geen enkele variant een permanent spuikanaal aangelegd."

Ter aanvulling op het verslag :

De MER Nieuwe Sluis begint met de doelstellingen *(de ASV ziet het eerder als beweegredenen dan als doelstellingen)*:

"1. De capaciteit van het sluizencomplex is beperkt. Hierdoor vind verdringing naar andere vervoersmodaliteiten plaats, waaronder het wegverkeer.

2. De capaciteit van het sluizencomplex is beperkt. Hierdoor is de wachttijd voor de binnenvaart onacceptabel hoog."

Deze punten onderschrijft de ASV. Om die reden vinden wij het onbegrijpelijk dat er gedurende 4 jaar wordt gekozen voor het verminderen van de schutcapaciteit door het tijdens de bouw laten vervallen

van de middensluis. Hierdoor worden de in de doelstellingen genoemde problemen gedurende die 4 jaar nog groter dan dat ze nu al zijn.

Ter extra informatie:

Het tijdelijke spuikanaal komt voor de Oostsluis te liggen en loopt dan ondergronds naar de buitenhaven. Als de nieuwe sluis in gebruik wordt genomen, verwacht men te veel hinder voor de zeevaart om de sluis in te varen.

De kosten zijn te hoog om het spuikanaal permanent circa. 200 á 300 m voor de invaart van de sluis te laten uitmonden. De ASV heeft op de inloopavond van 16 juni jl. gevraagd of men zich ervan bewust is dat er voor de binnenvaart veel hinder kan ontstaan als er water word gespuid dicht bij de invaart van de sluis. Antwoord:” Dit zou kunnen. Het heeft onze aandacht”

Tot zover

Met dank aan de grote inzet van Joop Molewijk en de ondersteuning hierin door Ron Breedveld

Het ASV bestuur