

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

info@algemeeneschippersvereniging.nl



Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan de leden van de Commissie Economie van de provinciale staten van Zeeland,
Statencomplex Abdijplein
Louise de Colignyzaal
Middelburg,

Terneuzen, 12 juni 2015

Betreft: inspreekmoment gevolgen bouw nieuwe sluis in Terneuzen

Geachte commissieleden en andere aanwezigen.

Ik vertegenwoordig de Algemene Schippers Vereeniging, die bestaat uit ondernemers in de binnenvaart en ik spreek namens vele verontruste leden. Ik wil onze dank uitspreken voor de aandacht, die uw commissie besteed aan de door ons aangegeven problematiek. Een problematiek, die vele aspecten kenmerkt.

Als we het hebben over de ligplaatsen in Terneuzen, die steeds minder worden en die tijdens de bouw van de nieuwe sluis nog eens met de helft verminderen, kunnen wij wel zeggen, dat dit voor ons onacceptabel is. De visie van de beleidsmakers kan dan wel zijn, dat schepen er zijn om te varen, maar zo zit onze wereld niet in elkaar.

Vele ondernemingen in de binnenvaart zijn gezinsbedrijven. Door de economische crisis is het voor vele ondernemers onmogelijk geworden om nog met personeel in loondienst te varen en zo zijn er bij velen de vrouwen weer aan boord gekomen om de loonkosten uit te sparen. Het zijn juist deze gezinsbedrijven, die een belangrijke factor zijn in een groot deel van de binnenvaart.

Wat ik hiermee aan wil geven is, dat schepen niet alleen vervoermiddel met lading zijn, maar ook een woning met een gezin aan boord. Deze schepen varen niet 24 uur de klok rond en hebben een ligplaats nodig om de (ook verplichte) rusttijd in acht te nemen.

Wat zeker niet vergeten mag worden, is, dat schepen soms ook een ligplaats nodig hebben voor privé-redenen, zoals familieomstandigheden, doktersbezoek e.d. of voor reparaties.

Ook in periodes van storm of dichte mist kiezen schippers er voor om een ligplaats bij de sluisen van Terneuzen in te nemen om te wachten op betere weersomstandigheden vooraleer ze zich op een veilige manier op de Westerschelde begeven.

Dan is er ook nog het aspect van de schaalvergroting. Schepen van 110 m lengte zijn eerder regelmaat dan uitzondering en 135 m is al lang geen uitzondering meer. Het is logisch, dat hier ook meer ligplaats voor nodig is.

Als we dan zien, dat er 50 jaar na de bouw van de laatste sluisen niets is gedaan aan verruiming van de ligplaatsen, maar eerder aan verdwijning ervan en dat er dan 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, kunt u zich de zorgelijke toestand, die op ons afkomt, wel voorstellen.

En dan zijn we er nog niet. We weten allemaal, dat we door de klimaatsverandering 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?

En dan kijken we naar onze zuiderburen, België en Frankrijk. Doordat Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen hun spuicapaciteit (waterafvoer) naar zee hebben verwaarloosd, word er steeds meer regenwater via het Kanaal van Gent naar Terneuzen 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, om vervolgens via het sluisencomplex in Terneuzen in de Westerschelde geloosd te worden.

De middensluis word 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 sluisen ook gestremd voor de scheepvaart om te spuien. Gevolgen : vele uren wachttijd bij de sluisen, dus economische schade voor de schepen en de bedrijven, die de lading moeten ontvangen.

De middensluis komt te vervallen, al tijdens de bouwperiode. Dit betekent één sluis minder spuicapaciteit, met als gevolg: meer stremmingen van de andere 2 sluisen. En dan te bedenken, dat de wachtende schepen ook weer een ligplaats nodig hebben. Wij hebben niet voor niets aangedrongen, om een onafhankelijk van de sluisen aan te leggen spuikanaal, waarmee dan op een efficiënte manier het kanaalpeil onder controle gehouden kan worden.

Hopelijk zijn beleidsmakers zich er wel van bewust, dat door het wegvallen van de middensluis er genoeg spuicapaciteit over moet blijven, zodat er geen wateroverlast ontstaat in de kanaalzone, met alle gevolgen van dien.

In 2021 is voorzien, dat de nieuwe sluis in gebruik word genomen. De sluis benadert de afmetingen van de sluisen, die in het Panamakanaal liggen, namelijk 427 m lang, 55 m breed en 16 m diep.

De kosten zijn geraamd op 922 miljoen. Deze uitgaven voor België en Nederland kunnen verminderd worden met 400 miljoen, als de Europese T-enT subsidie toegekend word.

Met de kennis en de technieken van nu, zijn dit soort megaklussen te verwezenlijken. Het is dan ook bewonderenswaardig, dat zo'n project tot stand gebracht kan worden.

Wat is het dan jammer, 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 wij als binnenvaart, op zijn zachtst gezegd, niet bepaald gelukkig mee zijn

Geachte commissieleden:

Bedenk ook, dat Europa inzet op meer vervoer over water. Als men meer over water wil vervoeren dan horen daar voorzieningen als ligplaatsen en een betrouwbare bediening van de sluizen bij. Wij wijzen u op uw verantwoordelijkheid daaromtrent.

Ik dank u voor uw aandacht.

namens de ASV

J. Molewijk.