



Naam	Brief van Algemeene Schippers Vereeniging van 14 mei 2015 over gevolgen nieuwe sluis Terneuzen	
Nummer 15007555		
Betreft vergadering	Provinciale Staten	26 mei 2015
	Commissie Economie	12 juni 2015
Te verzenden aan	Statenbreed	
Verzenddatum	21 mei 2015	
Commissiegriffier	Annemieke Lobik – 0118 63 18 88 am.lobik@zeeland.nl	
Behandelend ambtenaar		
Verantwoordelijk bestuurder	C. Schönknecht-Vermeulen	

Inhoudelijk	
Betreft	Brief van Algemeene Schippers Vereeniging van 14 mei 2015 over gevolgen nieuwe sluis Terneuzen
Bevoegdheid	PS
Voorstel GS	Ter kennisneming, afdoeningsvoorstel: behandelen in commissie Economie van 12 juni 2015
Argumenten	
Uitvoering	
Informereren	
Kosten en dekking	
Overige informatie	

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

info@algemeeneschippersvereniging.nl



Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan de leden van de provinciale staten van Zeeland, woordvoerders Binnenvaart
Balans 25 Middelburg,

Terneuzen, 14 mei 2015

Betreft: gevolgen bouw nieuwe sluis in Terneuzen

Geachte Statenlid, woordvoerder Binnenvaart

Enkele leden van de ASV (Algemeene SchippersVereeniging), attendeerden onze vereniging op een knelpunt wat betreft het (dreigend) tekort aan ligplaatsen in de haven van Terneuzen, en verzochten ons, ook namens hen, actie te ondernemen.

Middels deze brief willen we niet alleen de knelpunten onder uw aandacht brengen maar ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst van het binnenvaartschip, zodat het duidelijk is wie deze brief aan u schrijft.

Wie is de ASV?

De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de haven van Terneuzen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. Soms moeten zij er langduriger verblijven bijvoorbeeld als de betreffende klant niet in staat is tijdig te laden cq te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals themaoverleggend gericht op de binnenvaart (het vroegere deelorgaan binnenvaart). Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Naast de ASV onderschrijft ook de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid deze problematiek en geeft daar vanuit haar doelstellingen ook uitvoering aan.

Wie is de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid?

De vereniging toerbeurt Noord-Zuid onderhoudt contacten met bevrachters en directe klanten waaruit volgt dat men vrachtaanbod (Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid) verdeelt voor een sociaal aanvaardbaar tarief niet alleen voor haar leden maar ook voor ook derden. Veel werk van deze vereniging geschiedt door schepen die de haarvaten van de vaarwegen benutten en van groot belang zijn om de congestie op de weg door vrachtvervoer tegen te gaan.

Beide verenigingen hechten bijzonder aan een optimale vrije doorvaart voor alle schepen waarbij geen schip gediscrimineerd wordt ten opzichte van een ander (zoals omschreven in het verdrag van Mannheim)

Visie en beleid.

In de visie van de ASV vervult de binnenvaart een cruciale maar onderbelichte rol in de leefbaarheid. Zonder binnenvaart zou niet alleen de uitstoot van broeikasgassen, fijnstof, en NOx, een stuk hoger zijn maar zouden ook de geluidsbelasting langs de hoofdverkeersaders en de files zouden beduidend toenemen. De ASV heeft daarom beleid ontwikkeld om de binnenvaart te bevorderen. Om dat doel te bereiken zal de ASV knelpunten in het vervoeren over de vaarwegen trachten op te lossen, bevrachters/bedrijven bezoeken en hen de voordelen van vervoer over water duidelijk maken en politieke partijen benaderen.

Namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) wil ik uw aandacht vragen voor het volgende. U weet ongetwijfeld dat er op dit moment veel onrust is bij de schippers in de binnenvaart vanwege het ligplaatsenbeleid van met name Rijkswaterstaat.

We noemen hierbij de hoorzitting over het ligplaatsenbeleid van de provincie Zuid Holland betreffende het Merwedekanaal, waarbij de adviescommissie de conclusie heeft getrokken dat het Verkeersbesluit onrechtmatig genomen was en nietig verklaard is.

We noemen hierbij ook de klacht die de ASV neergelegd heeft bij Rijkswaterstaat betreffende het verdwijnen van ligplaatsen voor de binnenvaart bij IJmuiden.

Gelukkig hebben al een aantal woordvoerders in de Tweede Kamer de handdoek opgepakt en ons beloofd hierop actie te zetten, waaronder mevrouw de Boer (VVD), de heer Bashir (SP) en mevrouw Jacobi (PvdA).

De kern van onze kritiek is dat dit een olievlekwerking lijkt te krijgen waarbij heel Nederland problematisch wordt/ is qua ligplaatsen voor de binnenvaart.

Nu zien wij weer een negatieve ontwikkeling waar wij uw aandacht voor vragen: de gevolgen van de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen:

De bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen zal tijdens de bouw en zoals het zich nu laat aanzien ook na de bouw, namelijk 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 konden wij lezen, 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.

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 zouden wij zien dat u als volksvertegenwoordiger zich ook in wilt zetten voor deze belangrijke vervoersmodaliteit . Ik ben natuurlijk graag bereid verdere toelichting te geven.

Hopend u hiermee voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet

Sunniva Fluittsma

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

+ 31 611 88 77 91