



Geleidebrief informatief

Naam voorstel 15010643	Brief van de Algemeene Schippers vereniging van 5 juli 2015 over Zienswijze ASV op Ontwerptracébesluit bouw nieuwe sluis Terneuzen		
Betreft vergadering	Economie	4 september 2015	
Te verzenden aan	IBABS		
Verzenddatum	15 juli 2015		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	0118 - 63 18 88	am.lobik@zeeland.nl
Inhoudelijk ambtenaar			
Verantwoordelijk bestuurder	J. de Bat		j.de.bat@zeeland.nl

Inhoudelijk	
Aanleiding	
Bevoegdheid	
Voorstel	Ter informatie
Kosten en dekking	
Overige informatie	

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

info@algemeeneschippersvereniging.nl



Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan: Platform Participatie van de Nederlandse overheid.

Betreft: Zienswijze ASV op Ontwerptracébesluit bouw nieuwe sluis Terneuzen.

Bijlagen:

1. Brief aan Provinciale Statenlid Zeeland
2. Brief aan vaste Tweede Kamercommissie van I&M
3. Verslag van gesprek met de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
4. Ingesproken tekst vergadering commissie Economie Provinciale Staten Zeeland 12-06-2015
5. Verslag vergadering Provinciale Staten zeeland over ingekomen brief van de ASV 12-06-2015
6. Persbericht vergadering Provinciale Staten zeeland over ingekomen brief van de ASV

De ASV wil middels dit document gebruik maken van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen bij het Platform Participatie. Onderwerp van de zienswijze is de nieuw te bouwen sluis te Terneuzen, specifiek de belangen van de achterban van de ASV.

Over de ASV.

De Algemene Schippers Vereniging is de enige onafhankelijke sociaaleconomische organisatie voor (en door) particuliere binnenvaartschippers. De leden werken, wonen en leven (meestal met het gehele gezin) aan boord van een binnenvaartschip. De ASV ziet dat hun belangen in het Ontwerptracébesluit (OTB) onderbelicht zijn en wanneer de plannen worden uitgevoerd zoals ze er nu liggen komen die belangen zeker in het geding.

De Zienswijze van de ASV is hierbij gericht op belangen van de binnenvaartschippers tijdens de bouw van de nieuwe sluis en na de voltooiing daarvan. De belangen waar het om gaat zijn:

- Vlot kunnen passeren van sluisen zonder lange wachttijden.
- Voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen.
- Voldoende ligplaatsen voor een periode langer dan een overnachting.

In het OTB ziet de ASV voor geen van deze belangen een goede invulling wat in het vervolg van de zienswijze zal worden toegelicht.

Vlot kunnen passeren van sluisen zonder lange wachttijden.

Belang nieuwe sluis.

De sluisen in Terneuzen zijn voor de binnenvaart een hindernis die genomen moet worden om te kunnen laden/lossen in de havens langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen en (niet onbelangrijk) op de doorgaande route van Duitsland/Nederland naar de achterlanden van België en Frankrijk. Na de bouw van de westsluis en de oostsluis in Terneuzen (1968) is er veel veranderd in de binnenvaart. Er wordt veel meer vervoerd, met een vloot waarin een schaalvergroting heeft plaatsgevonden. In de toekomst zal die groei zich doorzetten (modal shift)*. De Europese Commissie heeft in het Witboek Transport (2011) de ambitie uitgesproken voor een significante verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water. De noodzaak voor meer schutcapaciteit wordt dan ook door de ASV onderschreven.

*De toekomstgroei van de binnenvaart dient wel in het perspectief te worden gezien dat het aantal kleine binnenvaartschepen (tot 1000 ton) sterk in aantal zal afnemen, wat bij zal dragen aan de schaalvergroting en een negatief effect zal hebben op de modal shift (vervoer van het water naar de weg).

Dubbele functie nieuwe sluis.

Om de ambitie van de Europese Commissie waar te kunnen maken is het van groot belang dat er in de binnenvaart sprake is van betrouwbare reistijden. In het OTB is ervoor gekozen om, net als in de huidige situatie, de nieuwe sluis een dubbele functie te geven. Naast de functie als schutsluis worden de sluisen bij een hoog waterpeil in het Kanaal van Gent naar Terneuzen gebruikt als spuisluis, wat schutten onmogelijk maakt, ondanks dat er door o.a. de ASV is aangedrongen op een separate spuivoorziening.

Door klimaatverandering (het regent vaker en harder) versterkt door verbreding en rechttrekken van de regenrivieren Leie en Schelde komen er in de toekomst grote hoeveelheden water, in een kortere periode, vanuit België en Noord Frankrijk dat via het Kanaal van Gent naar Terneuzen moeten worden afgevoerd. België en Frankrijk zijn daar medeverantwoordelijk voor doordat die landen hun spuicapaciteit (waterafvoer) hebben verwaarloosd. Vroeger loosden deze landen rechtstreeks op zee dan wel Zeeschelde. Nu ligt er een stuw in Evergem waardoor er geloosd wordt op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Door deze situatie moet Terneuzen vaker en langer spuien.

Alhoewel het OTB in de nieuwe situatie spreekt van zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart tijdens spuien, is de ASV van mening dat over de dubbele functie van de sluisen niet toekomstgericht gedacht is en voor de binnenvaart in toenemende mate zal zorgen voor oponthoud. De ASV zal blijven aandringen op een separate spuivoorziening, zodat de sluisen het hele jaar rond beschikbaar blijven voor het schutten van schepen.

Buiten bedrijf stellen middensluis.

In een gesprek met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) heeft de ASV vernomen dat voor de bouw van de nieuwe sluis vanaf 2017 de middensluis permanent zal komen te vervallen. De spui functie die de middensluis nu heeft zal tijdens de bouw worden opgevangen door een nieuw aan te leggen, tijdelijk spui kanaal naast de oostsluis. Indien nodig zal een van de overgebleven sluisen eveneens gebruikt worden voor spuien. Het is opmerkelijk dat na het voltooiën van de nieuwe sluis dit spui kanaal komt te vervallen. De argumentatie hiervoor is dat het spui kanaal te dicht bij de nieuwe sluis uitmondt, waardoor er hinder ontstaat bij het in- en uitvaren van de nieuwe sluis. De investering die wordt gedaan om te komen tot het tijdelijke spui kanaal zou meer gerechtvaardigd zijn als het geen tijdelijk, maar permanent spui kanaal zou zijn.

Voor de binnenvaart betekent het echter wel dat er in een periode van 4 tot 5 jaar slechts 2 schutsluisen over blijven. De situatie bij de sluisen in Terneuzen is op dit moment al nijpend. Derhalve behoeven de gevolgen die het wegvallen van de middensluis in die 4 tot 5 jaar zal hebben weinig argumentatie. De wachttijden voor de sluisen zullen in die periode zeer hoog oplopen. In het OTB heeft de ASV niet kunnen ontdekken dat er rekening is gehouden met de consequenties die de binnenvaart ondervindt van dergelijke wachttijden. De binnenvaart en haar klanten zullen grote economische schade ondervinden door lange wachttijden als gevolg van het wegvallen van de middensluis.

Voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen.

Wacht- en overnachtingsplaatsen in bouwperiode nieuwe sluis.

Los van de economische schade als gevolg van de zeer lange wachttijden na het wegvallen van de middensluis krijgen schippers ook te maken met het vraagstuk waar het schip kan liggen om te wachten voor de sluisen, dan wel overnachten in het kader van de vaar- en rusttijdenwet. In het eerder genoemde gesprek met de VNSC is ter sprake gekomen dat vóór de bouw van de nieuwe sluis wachtplaatsen zullen worden gerealiseerd bij de westsluis, zowel in de binnen- als buitenvoorhaven, waarbij er wellicht een aantal overnachtingsplaatsen komen zonder voorzieningen (drijvende steigers zoals op de Schelde bij Antwerpen). Gezien de intensiteit van het scheepvaartverkeer kan nu al worden vastgesteld dat de gecreëerde wachtplaatsen ontoereikend zullen zijn.

Voormelding schutten zes uur.

Om de wachttijden bij de sluisen enigszins in de hand te houden is het voorstel van Rijkswaterstaat om binnenvaartschepen zich zes uur voor aankomst bij de sluisen te melden voor het schutten. Doel hiervan is om efficiënt te kunnen schutten en dat schepen ergens 'onderweg' kunnen blijven liggen in afwachting van schutten. In theorie kan er een sluisplanning gemaakt worden van zes uur vooruit en kunnen schepen 'onderweg' blijven liggen. Vanuit de praktijk (schippers) gezien is de ASV van mening dat zo lang op voorhand melden voor de sluisen een hopeloze boel wordt. Er zal dan geen sprake kunnen zijn van schutten op basis van 'rechtvaardige beurt'. 'Rechtvaardige beurt' houdt in, dat het schip dat als eerste bij de sluis aankomt in principe ook als eerste aan de beurt zal zijn om te worden geschut. De ASV wil graag vasthouden aan het principe 'rechtvaardige beurt'.

Om een beeld te schetsen hoe zes uur voor aankomst bij de sluisen melden in de praktijk zal uitwerken, is het allereerst van belang te weten waar schepen zich op dat moment kunnen bevinden. Dit is sterk afhankelijk van het type schip en de omstandigheden, maar toch zeker;

- binnen de sluisen van Antwerpen,
- op de Oosterschelde,
- boven de sluis van Evergem,
- Aan het laden/lossen of bezig met werkzaamheden in de regio
- Wachtend op belading door, of komend van, de zandzuigers en zeeschepen op de Westerschelde.

Met zoveel variabelen in de aanvaarroutes en omstandigheden is het voor bedienend personeel op de sluisen onmogelijk om een rechtvaardige planning te maken waarin zes uur vooruit wordt gekeken.

Wens RWS om 'onderweg' te blijven liggen.

Van de wens van Rijkswaterstaat dat schepen bij een tekort aan wachtplaatsen bij de sluisen 'onderweg' blijven liggen, is de ASV eveneens van mening dat het ontbreekt aan kennis en ervaring vanuit de praktijk.

Aan de binnenzijde (kanaal);

- nabij de sluisen, zijn bijna geen wacht- en/of overnachtingsplaatsen aanwezig en de ligplaatsen verderop het Kanaal van Gent naar Terneuzen zijn vaak bezet door schepen die in het geheel niet (meer) hoeven te schutten.

- heeft de haven van Gent over het algemeen voldoende ligplaatsen, maar is een haven waar havengeld betaald moet worden. Ook al zou de Haven Gent akkoord gaan met een uitbreiding van het havengeldvrij liggen, zijn de sluisen nog minimaal 3 uur varen.

Aan de buitenzijde (Westerschelde);

- zijn de eerste ligplaatsen vanuit de richting Antwerpen, binnen de sluisen van Antwerpen, maar is geen optie onzekerheid i.v.m. schutten. De weinige ligplaatsen op de Zeeschelde zijn nodig voor schepen die de haven van Antwerpen aandoen en vallen ook af als optie om 'onderweg' te blijven liggen.

- zijn er op de route vanaf de Krammersluizen alleen ligplaatsen bij die sluisen en in Hansweert. Vanaf de Krammersluizen zijn de sluisen van Terneuzen meestal meer dan zes uur varen (in Hansweert moet nog geschut worden) en bij Hansweert moeten de ligplaatsen vrij blijven voor schepen die daar willen/moeten overnachten e.d.

Als enige denkbare optie om 'onderweg' te blijven liggen blijft over om voor anker te gaan op de Wester- en Oosterschelde. Het is een denkbare optie, echter zal het gezien de golfslag, diepte en getijden voor de meeste schepen geen reële optie zijn.

Buiten dat er voor het 'onderweg' blijven liggen gewoonweg geen plek is, zullen schippers in de knel komen met de vaar- en rusttijdenwet als er zes uur op voorhand moet worden aangemeld en de sluisen zijn vervolgens ook nog uren varen.

Wacht- en overnachtingsplaatsen na voltooiing nieuwe sluis.

In de jaren dat de nieuwe sluis gebouwd wordt zal het, zoals geschreven, een hopeloze boel worden m.b.t. schutten, wachten en overnachten. Wanneer de nieuwe sluis klaar is zal het sluisencomplex in Terneuzen voor decennia voldoende schutcapaciteit hebben, zo blijkt uit de prognoses. De ASV heeft echter wel een zorg over de wacht- en overnachtingsplaatsen in de nieuwe situatie. Bestudering van het OTB wijst uit dat er in de nieuwe situatie evenveel lengte zal zijn voor wachten en overnachten als in de huidige situatie, echter zal een gedeelte verschoven zijn naar de buitenvoorhaven.

Eerder in deze zienswijze is gesproken over de groei van de binnenvaart in de toekomst die de sluisen van Terneuzen zal moeten passeren. Het is duidelijk dat er bij normale omstandigheden minder wachtplaatsen nodig zullen zijn omdat er een grotere schutcapaciteit zal zijn. Althans, voor schepen die liggen te wachten op schutten. Voor schepen die willen/moeten overnachten of anderzijds ligplaats willen nemen, is nu al te weinig ruimte. In de toekomst zullen meer en grotere schepen een plek nodig hebben om te overnachten e.d. door de komst van het nieuwe Seine-Nordkanaal en de groei van de o.a. de Gentse haven. De ASV trekt de conclusie dat behoud van lengte en geen uitbreiding bij de sluisen van Terneuzen een versobering zal betekenen voor de binnenvaart.

Daarbij zullen veel schippers niet graag op de overnachtingsplaatsen in de buitenvoorhaven liggen. Door weersomstandigheden en passerende schepen zal het vaak niet mogelijk zijn in de buitenvoorhaven rustig te overnachten. Veel ligplaatsen zullen ook geen afloop krijgen naar de wal. Hierdoor kunnen schippers niet aan de wal om bijv. boodschappen te doen of de hond uit te laten. Tevens kunnen hulpdiensten vanaf de wal niet bij het schip komen zonder vaartuig. Het is algemeen bekend dat de hulpdiensten op het water veel langer nodig hebben om ter plaatse te zijn dan de landelijke eis aan de wal.

Voldoende ligplaatsen voor een periode langer dan een overnachting.

Niet in plannen nieuwe sluis.

Tot dusver is het in de zienswijze van de ASV alleen gegaan over ligplaatsen ten behoeve van het wachten voor de sluis en overnachten. Uit ervaringen elders in Nederland gaat de ASV ervanuit dat in het OTB onder overnachten wordt verstaan dat een schip de ene dag in de avond ligplaats neemt en de volgende ochtend vroeg weer vertrekt.

Schippers hebben echter regelmatig de behoefte hun schip ergens neer te leggen voor een langere tijd. Afhankelijk van de reden kan dat zijn voor meerdere dagen, een weekend, een week of langer. Soms kan het door omstandigheden zelfs noodzakelijk zijn het schip maanden stil te leggen. Er kunnen tal van redenen zijn dat de schipper een ligplaats nodig heeft voor langere tijd. Om er een aantal te noemen;

- tijdelijk geen werk,
- ziekte,
- vakantie,
- een paar dagen vrij af
- reparaties
- enz.

Deze redenen behoeven geen toelichting. In principe behoort het overbodig te zijn dat de ASV aan beleidsmakers en politiek moet uitleggen dat het leven van een schipper en zijn gezin nagenoeg dezelfde sociale aspecten kent als alle andere mensen en gezinnen in de samenleving.

Het is voor de ASV dan ook stuitend om te moeten constateren dat er in het OTB geen enkele rekening wordt gehouden met de sociale behoeften van de binnenvaart. In het OTB is geen enkele regel waaruit blijkt dat er ligplaatsen voor langere tijd dan één overnachting in de plannen voor de nieuwe sluis zijn opgenomen. Dat het niet in de plannen is opgenomen is de ASV bevestigd in een gesprek met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) en door hen wordt gewezen op de haven van Terneuzen (Zeeland Seaports) en verder het kanaal op richting Gent.

Een klein historisch overzicht.

Sinds de bouw van de huidige West- 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 en kanaalzone in Terneuzen hebben juist ligplaatsen nodig door de 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 eerder genoemde redenen een ligplaats nodig hebben voor langere tijd.

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

Door de bouw van de nieuwe sluis raakt de binnenvaart echter circa de helft van de ligplaatsen kwijt. Na de voltooiing van de bouw is nog niet bekend hoe de overheid denkt om te gaan met de ligplaatsproblematiek.

Afsluitend.

De ASV heeft in deze zienswijze vanuit de praktijk (binnenvaartschippers) aangegeven en beargumenteerd waar in het OTB voor de nieuwe sluis in Terneuzen onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van haar achterban. De afgelopen periode van inzage heeft de ASV tevens de landelijke en regionale politiek benaderd over dit onderwerp, waarvan de relevante stukken zijn bijgevoegd bij de zienswijze.

Ter afsluiting wil de ASV aan de beleidmakers die gaan besluiten over het OTB en de politiek meegeven dat de nieuwe sluis in Terneuzen voorheen een zeesluis werd genoemd, maar om een bijdrage van tientallen miljoenen euro's subsidie uit het TEN-T programma van de Europese Commissie veilig te stellen, moest de nieuwe sluis gekenmerkt worden als een binnenvaartsluis. In Terneuzen zal dus een binnenvaartsluis worden gebouwd waar de binnenvaart oponthoud van ondervindt door de dubbele functie (schutten en spuien) en onvoldoende wacht-, overnachtings- en ligplaatsen aanwezig zullen zijn. Wel een binnenvaartsluis, maar geen binnenvaartvriendelijke beleid.

Ron Breedveld.
05-07-2015