

From:
Sent: Monday, December 2, 2019 10:33:29
To: *Statengriffie
Cc:
Subject: Nieuwe Sluis en veiligheid
Attachments: Nieuwe sluis Terneuzen en Veiligheid.docx

19433537

Geachte griffier,

Bij deze nog een stukje over de Nieuwe Sluis in Terneuzen en veiligheid.
Ik hoop dat u ook dit stuk voor wilt leggen aan de Agendacie voor behandeling in de Staten.

Met vriendelijke groet,

Over de Nieuwe sluis in Terneuzen en Veiligheid

Zoals u weet ligt Terneuzen een behoorlijk eind de Westerschelde in, onder de Zak van Zuid-Beveland. Toch wordt daar een Nieuwe sluis gebouwd. Ik vroeg me af of men stil heeft gestaan bij de gevolgen zijn van deze sluis en de kleinere andere voor het scheepvaartverkeer op de Westerschelde? Om niet te zeggen dat ik me ernstig zorgen maak over de veiligheid op de Westerschelde en Zeeland in de toekomst.

Bij Terneuzen ontstaat een verkeersknooppunt, oost-west en noord-zuid. Ik vroeg me af hoe u zich voorstelt dat de scheepvaart na afbouw van de sluis er uit gaat zien.

1. Nu gaan de grote containerschepen verwegend vanaf de Scheldemonding richting Antwerpen, en omgekeerd,

2. Zoals bekend wordt de nieuwe sluis 426 m lang, 55 m breed. Daar kunnen grote containerschepen in, wellicht niet de allergrootste. Ook zijn er kleinere sluisen, voor het kleinere scheepvaartverkeer. Kenmerk van de Westerschelde is dat het een zee-arm is, met vaargeulen. Vaargeulen zijn altijd in beweging, door de het tij, scheepvaartbewegingen, de wind enz. De sluisen gaan 24/7 dienst doen, dag en nacht.

3. De Nieuwe sluis zal voor een verkeersknooppunt zorgen dat m.i. voor problemen zal zorgen. Grote containerschepen, die uit de sluis komen en naar Antwerpen willen, moeten stuurboord uit en invoegen tussen de andere schepen. Ze moeten daarvoor een bocht maken naar stuurboord. Zo makkelijk is dat niet. Containerschepen moeten vaart hebben om te kunnen reageren, en dat hebben ze niet als ze uit een sluis komen. Ze zijn vooral een windvang van 50 m hoog. Ondertussen varen er andere schepen in de buurt die wellicht van zee komen, en niet langs het containerschip kunnen en moeten wachten, of met een grote boog om het schip heen moeten varen, als dat al kan. Wachten is niet zo makkelijk met tij mee, en wind mee, dan zou je moeten omkeren. Dwars op de golven komen is op zichzelf al een risico.

5. Nog erger is het als er een aanvaring ontstaat met een chemicaliëntanker. Er zijn al een paar keer bijna-ongelukken geweest. Een serieus ongeluk ligt op de loer.

6. Zelfs als men op koers ligt is een gemakkelijke doorvaart niet vanzelfsprekend,. Grote containerschepen moeten harder dan het tij varen om te kunnen manoeuvreren. Als tij en wind samen gaan, moeten ze nog harder varen, anders hebben ze geen roer. Ook het meanderen van de Westerschelde blijft een moeilijk punt. Tot nu toe gaat het redelijk ondanks alles. Maar in de toekomst wordt het aanzienlijk drukker en nemen de risico's toe.

7. Niet allen oost-west verkeer, maar ook er komt ook meer noord-zuid verkeer: containerschepen die vanuit Terneuzen naar zee willen, zullen "over moeten steken" om in de vaargeul naar zee te komen; er zijn ook schepen die van Vlissingen de Schelde op willen; of die van zee komen en het Kanaal door Zuid-Beveland op willen; of van het Kanaal door Zuid-Beveland richting Antwerpen willen enz. Veel meer overstekend verkeer dus als de zeesluis klaar is. Voor containerschepen is een kanaal echter aantrekkelijk omdat dat veiliger varen is dan op zee, meer in de luwte. Op termijn van Parijs naar Terneuzen, als de Seine

goed aansluit op de het Kanaal Gent-Terneuzen! Het risico op ongelukken, met ernstige gevolgen kan bijna niet uitblijven.

Nog een ander veiligheidsaspect: Afgesproken schijnt -dat is door de projectmanager Frederic van Hoorebeke van de Nieuwe Sluis in Terneuzen verteld aan degenen die meededen aan de excursie Westerschelde, voorafgaand aan het Nationale Deltacongres op 14 nov.j.l. - dat schepen vanuit de sluis vrij zijn hun scheepvaartroute te kiezen. Via het Kanaal door Walcheren, Veerse meer, Oosterschelde naar verder, is mogelijk! Een route via het Kanaal door Zuid-Beveland is ook mogelijk. Levert dit geen risico op voor surfplankzeilers, zeilboten, zwemmende toeristen?

Zeeland/Nederland heeft niet doorgedacht. Belgen zijn landrotten, die alleen de winst zien en de frustratie twee eeuwen geleden willen goedmaken.

→ Voor de bouw is weliswaar getekend, maar n.m.m. moeten de Statenleden alsnog de veiligheidsrisico's zorgvuldig bekijken. Zijn die niet onverantwoord groot?! Zo groot dat schade zo goed als aannemelijk zal worden in Zeeland, Brabant en Zuid-Holland bij de o.h.a. heersende westelijke winden!

Persoonlijk vind ik niet dat de inwoners van Zuid-West Nederland zouden moeten boeten voor fouten die op hoger niveau zijn gemaakt. N.m.m is het wijzer fouten te erkennen en desnoods af te kopen, ook al kost het geld, dan de zaken weg te moffelen. Dat leidt alleen tot grotere ellende.

Wellicht is in het contract nog een uitsluitingsgrond te vinden.

Vriendelijke groet van

2 december 2019