

## Vragen van het statenlid J. van Burg (SGP) ingevolge artikel 44 reglement van orde

### AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2020 nummer 143.

### Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Relatie tussen toegang diepstekender schepen op Westerschelde en natuurlijke staat van instandhouding:

#### Vragen aan gedeputeerde staten

1. Is het College bekend met het in het artikel van Omroep Zeeland vermelde onderzoek?

#### Antwoorden van gedeputeerde staten

1. Naar aanleiding van uw vragen zijn wij door collega's van Rijkswaterstaat geïnformeerd over dit onderzoek, dat feitelijk geen onderzoek is maar een praktijkverkenning in opdracht van de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart, de Vlaams-Nederlandse scheepvaartautoriteit voor de maritieme vaart op de Schelde. De vaargeul laat toe dat schepen met een diepgang van 13,1 m ook bij het laagste astronomische getij (LAT) van en naar Antwerpen kunnen varen. Schepen met een grotere diepgang dan 13,1 m kunnen onder LAT-condities niet over alle drempels varen en moeten hun tocht binnen een tijvenster voltooien. Dat tijvenster is krupper naarmate een schip dieper steekt. Het minimum tijvenster voor schepen van en naar Antwerpen is 60 minuten. Uitgaande van de bestaande vaargeul bedraagt de maximale diepgang voor opvarende schepen volgens de huidige toegankelijkheidsregels 15,56 m. Die grens wordt niet bepaald door beperkingen op het Westerscheldetraject, maar door beperkingen in het Antwerpse havengebied, zoals de drempelhoogte in de grote zeesluizen bij Zandvliet en Berendrecht en de kadedieptes van de getijdokken. Op het Westerscheldetraject bedraagt de maximale diepgang 16,0 m. Dat maximum biedt voldoende zekerheid dat er bij alle drempels voldoende vrije ruimte tussen de kiel van het schip en de bodem is. Deze zogenaamde deterministische kielspeling bedraagt op zee minstens 15%, op de Westerschelde minstens 12,5% en op de Beneden-Zeeschelde minstens 10%. De verschillende percentages hangen samen met de condities op deze trajecten, waarvan deining en maximale vaarsnelheid (waardoor een schip zich meer of minder in het water "ingraaft") twee belangrijke zijn. Aangezien de categorie grootste schepen niet langer door de sluisen gaat, maar afmeert aan een getijdekade in het Deurganckdok of Noordzeeterminal en die kades inmiddels allemaal op de benodigde diepte zijn gebracht, kan de limiet van 15,56 m worden

## Vragen aan gedeputeerde staten

## Antwoorden van gedeputeerde staten

verhoogd tot 16,0 m. Het is relevant te benadrukken dat hiervoor de vaargeul dus niet hoeft te worden verdiept. Om na te gaan of de daadwerkelijke vaart overeenkomt met de berekeningen van de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit en simulaties in het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout, zullen proefvaarten met steeds iets dieper stekende schepen plaatsvinden. Dat zijn de proefvaarten waarover de Omroep Zeeland schreef. Overigens heeft tot nu toe geen enkele proefvaart plaatsgevonden, omdat weinig schepen in aanmerking komen voor de proef; het gaat om de buitencategorie schepen en dan moet de diepgang ook nog ingesteld kunnen worden. Naar verwachting zullen er in de komende paar maanden wel proefvaarten kunnen worden uitgevoerd.

2. Is het College bereid dit onderzoek aan Provinciale Staten ter beschikking te stellen?

2. Er vindt geen daadwerkelijk onderzoek plaats, maar slechts proefvaarten om in de praktijk te toetsen of schepen met een diepgang tussen de 15,56 en 16,0 m inderdaad probleemloos van en naar Antwerpen kunnen varen. Rijkswaterstaat heeft hierover geen documentatie beschikbaar.

3. Wat is de formele status / zeggingskracht van dit onderzoek?

3. De verkenning zal resulteren in een advies aan de Permanente Commissie, die op basis daarvan zal besluiten of de maximaal toegestane diepgang structureel wordt aangepast.

4. Het artikel van Omroep Zeeland geeft aan dat het volgens de loodsen mogelijk is om schepen tot 16 meter diepgang over de Westerschelde te laten varen, 44 cm meer dan nu toegestaan. Welke instantie / overheid gaat hierover / is bevoegd gezag en kan de beslissing nemen dat dit in het vervolg is toegestaan?

4. Dit alles valt volledig onder de bevoegdheid van de Permanente Commissie, en dat is al zo sinds de aanvaarding van het scheidingsverdrag tussen België en Nederland in 1839.

5. In hoeverre is het bestuur van de Provincie Zeeland bij deze beslissing betrokken?

5. Provincie Zeeland is niet betrokken bij deze procedure, want nautiek valt volledig onder de bevoegdheid van de Permanente Commissie.

6. Is er een MER procedure noodzakelijk voor het toestaan van schepen met grotere diepgang op de Westerschelde?

6. Het betreft een puur nautische aanpassing die zich, zoals onder 1 toegelicht, richt op optimalisatie van de toegankelijkheid van de bestaande vaargeul. Daarvoor is geen MER-procedure noodzakelijk, omdat er geen fysieke ingreep mee gemoeid is.

7. In 2019 is de Systeemanalyse Natuur Westerschelde Estuarium van de VN3C3 verschenen. Deze systeemanalyse schrijft

7. Zoals onder het vorige punt aangegeven, is er geen sprake van een ingreep in het fysieke systeem van de het Schelde-estuarium en is

## Vragen aan gedeputeerde staten

het volgende (pagina 51): 'De trend van versteiling in het estuarium, die al langer gaande is en zich in de toekomst naar verwachting voortzet, is ongunstig voor het ecosysteem: de ruimte voor waardevolle leefgebieden in de oeverzone en op de overgang van geul naar plaat wordt krupper. Dit speelt zowel in de Zeeschelde als in de Westerschelde.' En op pagina 49: 'Voor de toekomst zijn er twee punten van zorg: de ontwikkeling van laagdynamisch intergetijdengebied en de primaire productie. Het areaal laagdynamisch intergetijdengebied is in de afgelopen eeuw sterk verkleind en hoewel het nu niet verder lijkt af te nemen, lukt het ook niet het areaal te vergroten.'

In hoeverre wordt de Systeemanalyse Natuur Schelde Estuarium 2019 (zie link) zoals opgesteld in opdracht van de VNSC (Vlaams Nederlandse Schelde Commissie) betrokken bij een eventuele toestemming om diepere schepen (dan nu toegestaan) toe te staan? Ook gezien de tekst in het verslag van 5 juni 2019 (zie 'Toelichting' aan het begin van deze vragen)?

8. De zorg van de SGP-Statenvructie is, dat nu blijkt dat het technisch mogelijk is om schepen met grotere diepgang door de Westerschelde te loodsen, dit niet zal blijven bij een eenmalige proef, maar dat dit een structureel karakter zal krijgen. En als dat eenmaal zo is, dat ook de baggerstrategie hierop afgestemd gaat worden zodat verzekerd is dat schepen van 16 meter in de toekomst ook de Westerschelde op zullen kunnen (bij hoogwater). Onze zorg is dat dit tot structureel meer (onderhouds-)baggerwerk gaat leiden en daarmee mogelijk tot nog verder afkalven van de zandplaten, versteiling van het estuarium (zie ook pag. 51 zoals hierboven geciteerd) en het mogelijk nog verder verdwijnen van laagdynamisch getijdengebied. Deelt het College deze zorg?

9. Als deze zorg bewaarheid wordt, dan kan het zomaar zijn dat het nu in uitvoering zijnde Natuur Pakket Westerschelde niet voldoende zal blijken om de Staat van Instandhouding van het Westerschelde Estuarium in voldoende mate te verbeteren. Wat dan weer tot gevolg zal kunnen hebben dat er nieuwe maatregelen genomen moeten worden in de toekomst ter verbetering van de natuur in de Westerschelde. We weten allemaal welke maatschappelijke discussies dit teweeg

## Antwoorden van gedeputeerde staten

er daarmee geen relatie met de Systeemanalyse Natuur Schelde-estuarium. De VNSC speelt geen rol bij het opstellen van het nautisch toelatingsbeleid.

8. We begrijpen uw zorg, maar zoals hierboven aangegeven, is er geen relatie met de baggerstrategie. De bestaande vaargeul wordt niet aangepast voor het bewerkstelligen van de betere toegankelijkheid.

9. Vanuit onze betrokkenheid volgen wij de ontwikkelingen en zullen u op de hoogte brengen zodra de conclusies van de proefvaarten beschikbaar zijn.

**Vragen aan gedeputeerde staten****Antwoorden van gedeputeerde staten**

brengt in Zeeland (ontpoldering). Is het College het met ons eens dat dit niet mag gebeuren en dat, als het toestaan van diepere schepen tot meer baggerwerk (dan nu) leidt, dit geen doorgang moet vinden? En welke stappen neemt het College om in de gaten te houden dat bovenstaand scenario niet bewaarheid wordt.

MIDDELBURG, 19 januari 2021

Namens fractie SGP:

Gedeputeerde Staten

J. van Burg

Drs. J.M.M. Polman  
A.W. Smit