Inspraakreacties op

Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium

Referentienummer 240

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

www.inspraakvenw.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf 2

Kennisgeving 3

Overzichten van schriftelijke insprekers op
Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

- alfabetisch 4
- numeriek 8
- naar herkomst.....12

Schriftelijke inspraakreacties nummers 1 tot en met 153

Verslagen van de hoorzittingen:
20 september 2004 te Antwerpen
21 september 2004 te Terneuzen
23 september 2004 te Beveren
28 september 2004 te Wetteren
30 september 2004 te Reimerswaal
4 oktober 2004 te Vlissingen
5 oktober 2004 te Waasmunster

Referentienummer 240

Oktober 2004

Algemeen
Gedurende de periode 15 september tot en met 15 oktober 2004 heeft de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium ter inzage gelegen. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 153 inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties ontvangen. Daarvan zijn 6 reacties als 'actie' aangemerkt. In deze gevallen hebben 100 mensen - al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren - geheel gelijke reacties ingestuurd. Daarnaast hebben in totaal 570 insprekers door middel van een handtekening op een handtekeningenlijst hun instemming gegeven met één of meer ingebrachte zienswijzen. Er zijn 7 openbare hoorzittingen gehouden t.w. 20 september 2004 te Antwerpen, 21 september 2004 te Terneuzen, 23 september 2004 te Beveren, 28 september 2004 te Wetteren, 30 september 2004 te Rilland, 04 oktober 2004 te Vlissingen en op 05 oktober 2004 te Wasmunster. Tijdens deze hoorzittingen hebben 58 mensen ingesproken, waarvan overigens 22 ook een schriftelijke reactie hebben ingediend. Van de hoorzittingen zijn verslagen gemaakt, die in deze bundel is opgenomen.

De schriftelijk en mondeling ingebrachte inspraakreacties zijn in de voorliggende bundel *Inspraakreacties op de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium* samengebracht. Indien u in het bezit wilt komen van één of meer exemplaren van deze bundel, kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 – 351 96 00.

Registratie en verwerking
Het Inspraakpunt heeft de ontvangen reacties geregistreerd en heeft de insprekers een ontvangstbevestiging toegezonden. Verder heeft het Inspraakpunt tijdens de inspraakperiode degenen die bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken, regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Deze tussentijdse toezendingen zijn in Vlaanderen aan de deskundigen bij de Cel Mer en in Nederland met name gericht aan de betrokken beleidsambtenaren bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat alsook aan de 'Schelde m.e.r.- commissie', die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud van het Milieueffectrapport (MER). Op deze manier zijn zij in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd over de inhoud van de inspraakreacties.

De schriftelijke inspraakreacties zijn zo veel mogelijk integraal in deze bundel *Inspraakreacties* opgenomen. Bij dit algemene uitgangspunt plaatst het Inspraakpunt echter een kanttekening.
Van de gelijke inspraakreacties telkens één (voorbeeld)brief in de bundel opgenomen, waaraan een overzicht is toegevoegd van insprekers, die hun zienswijze via de desbetreffende actievorm kenbaar hebben gemaakt. In de diverse overzichten van insprekers is aangegeven hoeveel insprekers een gelijkluidende reactie hebben ingezonden.

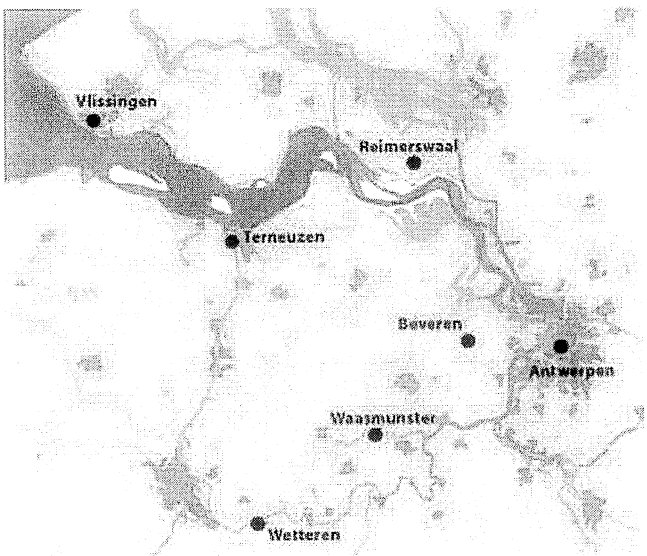
Verdere procedure
De bewindslieden van Vlaanderen (de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur) en Nederland (de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat) zullen de Ontwikkelingsschets vaststellen. Hierbij zullen zij rekening houden met de resultaten van de inspraak, de adviezen van ondermeer het Overleg Adviserende Partijen, waaraan belanghebbenden, maatschappelijke organisaties en provinciale en gemeentelijke overheden deelnamen aan de voorbereiding van de Ontwikkelingsschets, en de resultaten van overleg met de regionale overheden. De Schelde m.e.r.-commissie en de Adviesraad MKBA adviseren de bewindslieden over de kwaliteit van het Strategische milieueffectenrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyses. Deze onafhankelijke commissies betrekken de inspraakreacties in hun advies. In Vlaanderen zal de Cel Mer een zogeheten conformiteitsverklaring geven als het Strategisch milieueffectenrapport in orde is.

Na vaststelling van de Ontwikkelingsschets door de bewindslieden, besluiten de regeringen van Vlaanderen en Nederland in december 2004 over de Ontwikkelingsschets en leggen dit besluit vervolgens voor aan de parlementen in beide landen.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ..... oktober 2004

Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium: graag uw mening!

Voorstellen voor een veiliger, toegankelijker en natuurlijker Schelde-estuarium



De Vlaamse en Nederlandse regeringen willen de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het Schelde-estuarium behouden en waar nodig verbeteren. Hiervoor zijn tussen nu en 2010 projecten en maatregelen nodig.

Voorbeelden van zulke projecten en maatregelen zijn:

- betere bescherming tegen overstromingen door lokale dijkverhogingen en meer ruimte voor de rivier;
- verruiming van de vaarweg naar Antwerpen, zodat de haven ook voor grotere containerschepen bereikbaar blijft;
- meer ruimte voor de typische flora en fauna van een van Europa's meest waardevolle estuaria.

De Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium bevat de voorstellen voor deze projecten en maatregelen en geeft tevens een onderbouwing voor de keuzes die daarbij zijn gemaakt. Het gaat daarbij om strategische keuzes. Besluiten over de specifieke inrichting van gebieden komen in een volgende fase aan de orde.

Voordat de Ontwikkelingsschets aan de verantwoordelijke bewindslieden wordt gepresenteerd, is er gelegenheid om uw mening te geven over de voorstellen en over de studies die voor de onderbouwing daarvan zijn uitgevoerd.

Inspreken op de Ontwikkelingsschets en studies

Voor meer informatie over de inhoud van de Ontwikkelingsschets en de studies die daarvoor zijn verricht, kunt u de volgende documenten, waar de inspraak zich op richt, raadplegen:

- Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, voorstellen voor besluiten: een beargumenteerd overzicht van de projecten en maatregelen die ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse en Nederlandse regering.
- Strategisch Milieu-effectenrapport (S-MER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, hoofdrapport: dit rapport behandelt de gevolgen voor natuur en milieu van het type projecten dat in de Ontwikkelingsschets wordt voorgesteld.
- Verruiming van de vaarweg van de Schelde, maatschappelijke kosten-batenanalyse: studie naar het maatschappelijk rendement van een ruimere vaarweg naar Antwerpen.
- Natte natuur in het Schelde-estuarium, een verkenning van maatschappelijke kosten en baten: studie naar het maatschappelijk rendement van meer ruimte voor de estuariumnatuur.
- Milieu-effectrapportage voor het Sigmaplan, niet-technische samenvatting: conclusies over de gevolgen voor natuur en milieu van het Vlaamse plan om de veiligheid tegen overstromingen verder te verbeteren. Dit 'Sigmaplan' wordt momenteel geactualiseerd. De projecten uit de Ontwikkelingsschets sluiten op dit plan aan.
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse op hoofdlijnen voor het geactualiseerde Sigmaplan: studie naar het maatschappelijk rendement van datzelfde plan.

Inzage bij overheden en bibliotheken en via website

De genoemde documenten kunt u van 15 september tot en met 15 oktober 2004 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende plaatsen:

In Nederland:
- de gemeentehuizen van Terneuzen, Veere, Vlissingen, Borsele, Kapelle, Reimerswaal, Hulst en Sluis;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in deze gemeenten;
- de bibliotheek van het provinciehuis Zeeland en van Rijkswaterstaat, directie Zeeland;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag;
- kantoren van de waterschappen Zeeuwse Eilanden en Zeeuws Vlaanderen.

In Vlaanderen:
- de gemeentehuizen van Vlaanderen:
- in de provincie Antwerpen: Antwerpen, Bornem, Hemiksem, Schelle en Sint-Amands;
- in de provincie Oost-Vlaanderen: Berlare, Beveren, Buggenhout, Dendermonde, Destelbergen, Gent, Hamme, Kruibeke, Laarne, Lokeren, Melle, Merelbeke, Temse, Waasmunster, Wetteren, Wichelen, Zele en Zwijndrecht;
- de hoofdvestigingen van openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de Cel Mer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel.

U kunt de documenten ook raadplegen via www.proses.nl of www.proses.be.

Informatieavonden en mondelinge inspraak

Naast het raadplegen van de documenten, kunt u ook een informatiebijeenkomst over de Ontwikkelingsschets bijwonen. Tijdens deze bijeenkomsten kunt u vragen stellen aan medewerkers van ProSes, de projectdirectie die de Ontwikkelingsschets heeft opgesteld. Er is er tevens gelegenheid om mondeling in te spreken.

De informatiebijeenkomsten vinden plaats op:

- 20 september te Antwerpen, Zeemanshuis, Falconrui 21
- 21 september te Terneuzen, Rijkswaterstaat, dienstkring Zeeuws-Vlaanderen, Buitenhaven 2
- 23 september te Beveren, Gemeentehuis, Stationsstraat 2
- 28 september te Wetteren, Buurthuis ten Ede, Ten Ede Dorp 1
- 30 september te Reimerswaal, Dorpshuis Luctor Et Emergo, Hoofdweg 45 in Rilland
- 4 oktober te Vlissingen, Arion Grand Hotel, Boulevard Bankert 266
- 5 oktober te Waasmunster, Gemeenschapscentrum Hoogendonck, Nijverheidslaan 48

De bijeenkomsten beginnen om 19.00 uur met een presentatie. Vervolgens is er de mogelijkheid om vragen te stellen. Om 21.15 uur start een officiële hoorzitting voor degenen die mondeling hun mening naar voren willen brengen. Van deze hoorzitting wordt een verslag gemaakt.

Adressen voor schriftelijk inspreken

Tot uiterlijk 15 oktober 2004 kunt u uw mening over de Ontwikkelingsschets en bijbehorende studies schriftelijk naar voren brengen. Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:

In Nederland:
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

In Vlaanderen:
ProSes
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Copernicuslaan 1, busnummer 18 (busnummer altijd vermelden)
2018 Antwerpen

Of via internet: www.inspraakvenw.nl.

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Inspraakreacties onderdeel van uiteindelijke afwegingen

De resultaten van de inspraakprocedure zullen worden gebundeld en ter beschikking gesteld aan het bevoegd gezag in Nederland en Vlaanderen. Vervolgens zullen de bewindslieden van Vlaanderen (de Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur) en Nederland (de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat) de Ontwikkelingsschets vaststellen. Zij betrekken daarbij de resultaten van de inspraak, de adviezen van onder meer het Overleg Adviserende Partijen, waarin belanghebbenden, maatschappelijke organisaties en provinciale en gemeentelijke overheden deelnamen aan de voorbereiding van de Ontwikkelingsschets, en de resultaten van overleg met de regionale overheden. De Schelde m.e.r.-commissie en de Adviesraad MKBA adviseren de bewindslieden over de kwaliteit van het Strategisch Milieu-effectenrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyses. Deze onafhankelijke commissies betrekken de inspraakreacties in hun advies. In Vlaanderen zal de Cel Mer een zogeheten conformiteitsverklaring geven als het Strategisch Milieu-effectenrapport in orde is.

Na vaststelling van de Ontwikkelingsschets door de bewindslieden, besluiten de regeringen van Vlaanderen en Nederland in december 2004 over de Ontwikkelingsschets en leggen dit besluit vervolgens voor aan de parlementen in beide landen.

Nadere informatie

Voor nadere informatie over de Ontwikkelingsschets kunt u contact opnemen met de projectorganisatie ProSes:
Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium (ProSes)
Postbus 299
4600 AG BERGEN OP ZOOM
Telefoon: +31 (0)164 212 800
E-mail: info@proses.nl of info@proses.be
Internet: www.proses.be of www.proses.nl.

Via deze website kunt u de Ontwikkelingsschets en andere documenten downloaden.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon +31 (0)70 351 96 00.

proSes
Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

107 17 eensluidende reacties ontvangen
123 18 eensluidende reacties ontvangen
124 10 eensluidende reacties ontvangen
37 5 eensluidende reacties ontvangen
145 2 eensluidende reacties ontvangen
109 49 eensluidende reacties ontvangen en een handtekeningenlijst met 440 handtekeningen
137 Van den Abbeele Francis, BERLARE (België)
32 Akkerbouwbedrijf Baecke, NIEUW NAMEN (België)
38 Akkerbouwbedrijf Baecke, NIEUW NAMEN (België)
79 dhr. M. Alfons, KAPELLEN (België)
4 Algemeene Schippers Vereeniging, ROTTERDAM
93 Antwerpse Scheepvaart Vereniging
Afdeling Zeeschelde, ANTWERPEN (België)
82 dhr. R. Bals, adres onbekend
115 fam. Baudts, KNESSELARE (België)
116 Bedrijfsgilde Assenede, BASSEVELDE (België)
81 Bedrijfsgilde Wase Polder, DOEL (België)
14 dhr. J. van Beek, SINT-KATELIJNE-WAVER (België)
2 Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk - Zandvliet, BERGEN OP ZOOM
90 fam. P. Bocklandt, WAASMUNSTER (België)
101 Boerenbond, LEUVEN (België) (mede namens: de heer C. Adriaens van het Algemeen Boerensyndicaat)
44 Boerenbond arrondissementeel bestuur Dendermonde, LOCHRISTI (België)
41 Boerenbond arrondissementeel bestuur Sint Niklaas, LOCHRISTI (België)
126 Boerenbond Arrondissementsraad Mechelen, HERENTALS (België)
7 Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging, SAS VAN GENT (België)
11 de Brauwer - Van Becke, KALKEN (België)
19 Ir. A.F.M. Broekmans, HULST
39 dhr. R. Van Buel, DOEL (België)
8 dhr. O. Burm, BELSELE (België)
50 Camping 't Hellegat, ZAAMSLAG
131 mw. M. Claes, LEEST - M Echtelentel (België) (mede namens: de heer P. Lambrechts)
133 G. de Cloedt, BRUSSEL (België)
15 College van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen, ANTWERPEN (België) (namens: het bureau van het district Hoboken)
108 College van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen, ANTWERPEN (België)
73 Comfortcamping Scheldeoord, BAARLAND
106 de Polder van het Land van Waas, adres onbekend
59 Delta N.V., MIDDELBURG
9 Dorpsraad Nieuw-Namen, NIEUW NAMEN
53 Dow Benelux B.V., TERNEUZEN
67 dhr. ir. M. Druyts, BRUGGE (België)
105 Durme v.z.w. Regionale vereniging voor natuur- en milieubeheer, LOKEREN (België)
43 Evides Waterbedrijf, ROTTERDAM
88 A. Fivez, WEERT BORNEM (handtekeningenlijst: 16 handtekeningen)
22 dhr. G. Frulleux, SCHELLEBELLE (België)
114 dhr. K. Gelder, adres onbekend
147 Gemeente Berlare (België)
54 Gemeente Beveren (België)
86 Gemeente Bornem (België)

144 Gemeente Dendermonde (België)
58 Gemeente Hulst, HULST
140 Gemeente Knokke – Heist (België)
57 Gemeente Terneuzen
77 Gemeente Wetteren Dienst Leefmilieu, WETTEREN (België)
143 Gemeente Wichelen, (België)
150 Gemeente Willebroek, (België) (mede namens: Polder Willebroek, de Stad Mechelen)
49 Gemeente Woensdrecht, HOOGERHEIDE
60 Gemeentebestuur Hamme, HAMME (België)
152 Gemeentehuis van Hingene, BORNEM (België) (mede namens: Polder van Hingene, Polder van Weert, Polder van Bornem)
110 Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ANTWERPEN (België)
132 dhr. K. Grolus, BORNEM (België) (mede namens: Groep Leefmilieu Klein- Brabant)
16 dhr. J. van Harmelen, AXEL
24 dhr.W.G. Heijboer, S GRAVENPOLDER
62 het bestuur van de Generale Vrije Polders, SINT-LAUREINS (België)
68 Het Polderbestuur Kruibeke, KRUIBEKE
71 dhr. G. van Hoeymissen, WEERT (handtekeningenlijst: 13 handtekeningen)
26 J. van Houte, THOLEN
119 dhr. L. Huygke, HEINDONK WILLEBROEK (België)
52 Kamer van Koophandel Zeeland, MIDDELBURG
45 fam. de Kever, OSSENISSE
30 Komitee voor leefmilieu en natuurbehoud, LAARNE-KALKEN (België)
48 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afdeling Beveland, DRIEWEGEN
148 Koninklijke Vereniging Voor Natuur- en Stedenschoon VZW, ANTWERPEN (België)
42 Landbouwbedrijf Heyndrickx , KIELDRECHT (België) (mede namens: mevrouw R. Heyndrickx)
84 Landbouwraad Bornem, BORNEM (België)
136 Landelijke Raad Wetteren, WETTEREN (België) (mede namens: Bedrijfsgilde Wetteren)
6 dhr. R. LeDuc, ANTWERPEN (België)
80 dhr. R. van Lembergen, DENDERMONDE (België)
64 dhr. P. LePercq, WICHELEN (België)
74 dhr.W. Maes, DE KLINGE (België)
92 mw. A. De Martelaer, SCHELLEBELLE (België) (mede namens: de heer L. Colman)
129 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, BRUSSEL (België)
Afdeling Monumenten en Landschappen, BRUSSEL (België)
117 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Land- en Tuinbouwvorming, BRUSSEL (België)
125 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Natuur, BRUSSEL (België)
121 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, HASSELT (België)
142 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap afdeling Water, BRUSSEL (België)
135 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Polder "tussen Schelde en Durme"-Zele, BERLARE – UITBERGEN (België)
134 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Bos en Groen - Oost Vlaanderen, GENT (België)
89 ir. W.W. van Zandbrink, EINDHOVEN
55 A.B. Mink van der Molen, UTRECHT
1 B. Naerebout, VLISSINGEN
104 Natuurpunt 's Heerenbosch kern Hamme, HAMME (België)
141 Natuurpunt VZW Natuurreservaat Kalkense Meersen, SERSKAMP (België)
149 Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever VZW, ANTWERPEN (België)
66 N.V. Ajinomota Omnichem S.A. Omnichem Division, BALEN (België)
17 mw. M. Pauwels, WILLEBROEK (België)
5 dhr. J. Peeten, MERKSEM (België)
72 dhr. F. Peeters, KESSEL (België)
130 Polder Battenbroek, WALEM - MECHELEN (België) handtekeningenlijst: 117 handtekeningen)
112 Polder Hamme - Moerzeke, HAMME (België)
146 Polder Sint-Onolfs, DENDERMONDE (België)

111 Polder van Belham, LAARNE (België)
138 Polder van Belham, LAARNE (België)
98 Project Zeeuwse Veiligheidsregio Veiligheidscollege Zeeland, MIDDELBURG
94 Provincie Antwerpen Departement Leefmilieu Dienst Milieu en Natuurbehoud, ANTWERPEN (België)
151 Provincie West-Vlaanderen, SINT-ANDRIES (België)
91 dhr. P. van de Putte, HAMME (België)
13 Raad van Bestuur Beroepsvereniging van Loodsen, ANTWERPEN (België)
20 dhr. A.E.J. Reimerink, KAPELLE (België)
103 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT (namens: A.D.C. Otteklomp en N. Vossen)
96 dhr. P. Rooms, KALKEN (België) (mede namens: mevrouw A. van Sompel)
97 dhr. J. Rooms, KALKEN (België) (mede namens: mevrouw I. Kusé)
139 Samenwerkingsverband Kalkense Meersen, KALKEN (België)
36 Shareen N.V., LEEST Mechelen (België)
31 dhr.A. van de Sompel, KALKEN (België)
102 SP afdeling Hulst i.o., KLOOSTERZANDE
122 Stedelijke Ontwikkeling Mechelen (België)
Dienst Milieudienst, MECHELEN (België)
99 Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland, NISSE
75 Stichting Strandexploitatie Walcheren, DOMBURG
46 Strandbelangen Vereniging Valkenisse, VLISSINGEN
18 P.W. Stuij, TERNEUZEN
100 dhr. P. Symens, adres onbekend
113 dhr. T. Temmerman, STEENDORP (België)
63 dhr. W. Vandenberghe, WETTEREN (België)
118 dhr. K. van de Velde, WETTEREN (België)
85 dhr. A. Verbeeck, WILLEBROEK (België) (mede namens: de heer H. Peeters)
34 P.K. Verbrugge, WAARDE
3 dhr. F.C.A. Verdult, BIERVLIET
29 Vereniging van Pachters van Staatsgronden in Zeeuw-Vlaanderen, PHILIPPINE
25 Vereniging van Huiseigenaren De Braakman Hoek, COTHEN (namens: Vereniging van bungaloweigenaren van de Braakman)
51 Vereniging van Recreatieondernemers Nederland, DRIEBERGEN
95 Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen v.z.w., PEER (België)
87 Vereniging Varkenshouders vzw, DESTELBERGEN (België)
65 Vereniging Wetterse Industriëlen, WETTEREN (België)
127 G. Vermeire, MERELBEKE (België)
10 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
69 dhr.Th. Vervaet, WETTEREN (België)
128 Vlaamse Landmaatschappij, BRUSSEL (België)
120 Vlaamse Vereniging Hengelsport Verbonden, BLANKENBERGE (België)
12 J. de Vos-de Steur, KAMPERLAND
21 dhr. M. de Vriendt, DENDERMONDE (België)
40 Waterschap Zeeuws Vlaanderen afd. Waterbeheer, TERNEUZEN
47 Waterschap Zeeuwse Eilanden, MIDDELBURG
78 Watersportvereniging Vremdyck, BRUGGE (België)
61 Werkgroep Schelde-Estuarium, GOES
70 dhr. G. Weymiens, HEINDONK (België)
153 dhr. S. Windey, MOERZEKE (België)
56 C.P.J. Wiskerke, OUDELANDE
27 WSV Natuurvrienden prosperpolder vzw, BEVEREN (België)
28 Zevibel Vereniging tot bevordering der Zeeuwse visserijbelangen, YERSEKE
23 ZLTO, GOES (namens: dhr. G. DeCloedt, ST JANSTEEN)

35 ZLTO afdeling Agrarisch West Zeeuw-Vlaanderen , CADZAND
76 ZLTO, afdeling Hulst, HEIKANT
33 Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie Raad Zeeland, GOES
83 Zwarte-Sluispolder, ASSENEDE (België)

1 B. Naerebout, VLISSINGEN
2 Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk - Zandvliet, BERGEN OP ZOOM
3 dhr. F.C.A. Verdult, BIERVLIET
4 Algemeene Schippers Vereeniging, ROTTERDAM
5 dhr. J. Peeten, MERKSEM (België)
6 dhr. R. LeDuc, ANTWERPEN (België)
7 Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging, SAS VAN GENT
8 dhr. O. Burm, BELSELE (België)
9 Dorpsraad Nieuw-Namen, NIEUW NAMEN
10 Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11 De Brauwer-Van Becke, KALKEN (België)
12 J. de Vos-de Steur, KAMPERLAND
13 Raad van Bestuur Beroepsvereniging van Loodsen, ANTWERPEN (België)
14 dhr. J. van Beek, SINT-KATELIJN E-WAVER
15 College van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen, ANTWERPEN (België)
16 dhr. J. van Harmelen, AXEL
17 mw. M. Pauwels, WILLEBROEK
18 P.W. Stuij, TERNEUZEN
19 Ir. A.F.M. Broekmans, HULST
20 dhr. A.E.J. Reimerink, KAPELLE
21 dhr. M. de Vriendt, DENDERMONDE (België)
22 dhr. G. Frulleux, SCHELLEBELLE (België)
23 ZLTO, GOES (namens: dhr. G. De Cloedt, Postbus 20, 4564 ZG ST JANSTEEN)
24 dhr. W.G. Heijboer, S GRAVENPOLDER
25 Vereniging van Huiseigenaren De Braakman Hoek, COTHEN (namens: Vereniging van bungaloweigenaren van de Braakman)
26 J. van Houte, THOLEN
27 WSV Natuurvrienden prosperpolder vzw, BEVEREN (België)
28 Zevibel Vereniging tot bevordering der Zeeuwse visserijbelangen, YERSEKE
29 Vereniging van Pachters van Staatsgronden in Zeeuw-Vlaanderen, PHILIPPINE
30 Komitee voor leefmilieu en natuurbehoud, LAARNE-KALKEN (België)
31 dhr. A. van de Sompel, KALKEN (België)
32 Akkerbouwbedrijf Baecke, NIEUW NAMEN (België)
33 Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie Raad Zeeland, GOES
34 P.K. Verbrugge, WAARDE
35 ZLTO afdeling Agrarisch West Zeeuw-Vlaanderen , CADZAND
36 Shareen N.V., LEEST Mechelen (België)
37 5 eensluidende reacties ontvangen
38 Akkerbouwbedrijf Baecke, NIEUW NAMEN (België)
39 dhr. R. Van Buel, DOEL (België)
40 Waterschap Zeeuws Vlaanderen afd. Waterbeheer, TERNEUZEN
41 Boerenbond arrondissementeel bestuur Sint Niklaas, LOCHRISTI (België)
42 Landbouwbedrijf Heyndrickx , KIELDRECHT (België) (mede namens: mevrouw R. Heyndrickx)
43 Evides Waterbedrijf, ROTTERDAM
44 Boerenbond arrondissementeel bestuur Dendermonde, LOCHRISTI (België)
45 Familie De Klever, OSSENISSE
46 Strandbelangen Vereniging Valkenisse, VLISSINGEN
47 Waterschap Zeeuwse Eilanden, MIDDELBURG
48 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afdeling Beveland, DRIEWEGEN

49 Gemeente Woensdrecht, HOOGERHEIDE
50 Camping 't Hellegat, ZAAMSLAG
51 Vereniging van Recreatieondernemers Nederland DRIEBERGEN
52 Kamer van Koophandel Zeeland, MIDDELBURG
53 Dow Benelux B.V., TERNEUZEN
54 Gemeente Beveren, BEVEREN (België)
55 A.B. Mink van der Molen, UTRECHT
56 C.P.J. Wiskerke, OUDELANDE
57 Gemeente Terneuzen, TERNEUZEN
58 Gemeente Hulst, HULST
59 Delta N.V., MIDDELBURG
60 Gemeentebestuur Hamme, HAMME (België)
61 Werkgroep Schelde-Estuarium, GOES
62 Het bestuur van de Generale Vrije Polders, SINT-LAUREINS (België)
63 dhr. W. Vandenberghe, WETTEREN (België)
64 dhr. P. LePercq, WICHELEN (België)
65 Vereniging Wetterse Industriëlen, WETTEREN (België)
66 N.V. Ajinomota Omnichem S.A. Omnichem Division, BALEN
67 dhr. ir. M. Druyts, BRUGGE
68 Het Polderbestuur Kruibeke, KRUIBEKE (België)
69 dhr. Th. Vervaet, WETTEREN (België)
70 dhr. G. Weymiens, HEINDONK (België)
71 dhr. G. van Hoeymissen, WEERT (handtekeningenlijst: 13 handtekeningen)
72 dhr. F. Peeters, KESSEL
73 Comfortcamping Scheldeoord, BAARLAND
74 dhr. W. Maes, DE KLINGE
75 Stichting Strandexploitatie Walcheren, DOMBURG
76 ZLTO, afdeling Hulst, HEIKANT
77 Gemeente Wetteren Dienst Leefmilieu, WETTEREN (België)
78 Watersportvereniging Vremdyck, BRUGGE (België)
79 De heer M. Alfons, KAPELLEN (België)
80 dhr. R. van Lembergen, DENDERMONDE (België)
81 Bedrijfsgilde Wase Polder, DOEL (België)
82 dhr. R. Bals, SCHELLE (België)
83 Zwarte-Sluispolder, ASSENEDE (België)
84 Landbouwraad Bornem, BORNEM (België)
85 dhr. A. Verbeeck, WILLEBROEK (België) (mede namens: de heer H. Peeters)
86 Gemeente Bornem, BORNEM (België)
87 Vereniging Varkenshouders vzw, DESTELBERGEN (België)
88 A. Fivez, WEERT BORNEM (België) (handtekeningenlijst: 16 handtekeningen)
89 ir. W.W. van Zandbrink, EINDHOVEN
90 familie P. Bocklandt, WAASMUNSTER (België)
91 dhr. P. van de Putte, HAMME (België)
92 mw. A. De Martelaer, SCHELLEBELLE. (België) (mede namens: de heer L. Colman)
93 Antwerpse Scheepvaart Vereniging, Afdeling Zeeschelde, ANTWERPEN (België)
94 Provincie Antwerpen Departement Leefmilieu Dienst Milieu en Natuurbehoud, ANTWERPEN (België)
95 Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen v.z.w., PEER (België)
96 dhr. P. Rooms, KALKEN (België) (mede namens: mevrouw A. van Sompel)
97 dhr. J. Rooms, KALKEN (België) (mede namens: mevrouw I. Kusé)
98 Project Zeeuwse Veiligheidsregio Veiligheidscollege Zeeland, MIDDELBURG
99 Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland, NISSE
100 dhr. P. Symens woonplaats onbekend
101 Boerenbond, LEUVEN (België) (mede namens: de heer C. Adriaens van het Algemeen Boerensyndicaat)
102 SP afdeling Hulst i.o., KLOOSTERZANDE
103 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT (namens: A.D.C. Otte-klomp en N. Vossen)
104 Natuurpunt 's Heerenbosch kern Hamme, HAMME (België)

105 Durme v.z.w. Regionale vereniging voor natuur- en milieubeheer, LOKEREN België)
106 de Polder van het Land van Waas, VERREBROEK (België)
107 17 eensluidende reacties ontvangen
108 College van burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen, ANTWERPEN (België)
109 49 eensluidende reacties en een handtekeningenlijst met 440 handtekeningen ontvangen
110 Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ANTWERPEN (België)
111 Polder van Belham, LAARNE (België)
112 Polder Hamme - Moerzeke, HAMME (België)
113 dhr.T. Temmerman, STEENDORP
114 dhr.K Gelder, woonplaats onbekend
115 familie Baudts, KNESSELARE (België)
116 Bedrijfsgilde Assenede, BASSEVELDE (België)
117 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Land- en Tuinbouwvorming, BRUSSEL (België)
118 dhr.K. van de Velde, WETTEREN (België)
119 dhr.L. Huygke, HEINDONK WILLEBROEK (België)
120 Vlaamse Vereniging Hengelsport Verbonden, BLANKENBERGE (België)
121 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, HASSELT (België)
122 Stedelijke Ontwikkeling Mechelen, Dienst Milieudienst, MECHELEN (België)
123 18 eensluidende reacties ontvangen
124 10 eensluidende reacties ontvangen
125 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Natuur, BRUSSEL (België)
126 Boerenbond Arrondissementsraad Mechelen, HERENTALS (België)
127 G. Vermeire, MERELBEKE (België)
128 Vlaamse Landmaatschappij, BRUSSEL (België)
129 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Monumenten en Landschappen, BRUSSEL (België)
130 Polder Battenbroek, WALEM - MECHELEN (België) (handtekeningenlijst: 117 handtekeningen)
131 mw. M. Claes, LEEST - M Echtelentel (België) (mede namens: de heer P. Lambrechts
132 dhr. K. Grolus, BORNEM (België)(mede namens: Groep Leefmilieu Klein- Brabant)
133 G. de Cloedt, BRUSSEL (België)
134 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Bos en Groen - Oost Vlaanderen, GENT (België)
135 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Polder "tussen Schelde en Durme"-Zele, BERLARE – UITBERGEN (België)
136 Landelijke Raad Wetteren, WETTEREN (België)(mede namens: Bedrijfsgilde Wetteren)
137 Van den Abbeele Francis, BERLARE (België)
138 Polder van Belham, LAARNE (België)
139 Samenwerkingsverband Kalkense Meersen, KALKEN (België)
140 Gemeente Knokke - Heist, KNOKKE – HEIST (België)
141 Natuurpunt VZW Natuurreservaat Kalkense Meersen, SERSKAMP (België)
142 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap afdeling Water, BRUSSEL (België)
143 Gemeente Wichelen, WICHELEN (België)
144 Gemeente Dendermonde, DENDERMONDE (België)
145 2 eensluidende reacties ontvangen
146 Polder Sint-Onolfs, DENDERMONDE (België)
147 Gemeente Berlare, BERLARE (België)
148 Koninklijke Vereniging Voor Natuur- en Stedenschoon VZW, ANTWERPEN (België)
149 Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever VZW, ANTWERPEN (België)
150 Gemeente Willebroek, WILLEBROEK (België)(mede namens: Polder Willebroek, de Stad Mechelen)
151 Provincie West-Vlaanderen, SINT-ANDRIES (België)

152 Gemeentehuis van Hingene, BORNEM (België) (mede namens: Polder van Hingene, Polder van Weert, Polder van Bornem)
153 dhr S. Windey, MOERZEKE (België)

Categorie insprekers	België	Onbekend	Noord-Brabant	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland	Totaal
Individuele inspreker	50	0	0	1	21	0	**72**
Buurt-/bewonersvereniging	0	0	1	1	2	0	**4**
Ondernemer	3	0	0	0	4	1	**8**
Belangenorganisatie van een ondernemer	4	0	0	1	5	1	**11**
Agrarische ondernemer	10	1	0	0	5	0	**16**
Belangenorganisatie van een agrarisch ondernemer	11	0	0	0	6	0	**17**
Gemeente	16	0	1	0	3	0	**20**
Provincie	2	0	0	0	0	0	**2**
Rijk	7	0	1	1	0	0	**9**
Waterschappen	10	0	0	0	2	0	**12**
Natuur- en Milieuorganisaties	9	0	0	0	5	0	**14**
Maatschappelijke instellingen	1	0	0	0	0	0	**1**
Sport en Recreatie	2	0	0	0	1	0	**3**
Politieke partijen	0	0	0	0	1	0	**1**
Totaal	**125**	**1**	**3**	**4**	**55**	**2**	**190**

(Insprekers die zowel mondeling als schriftelijk hun zienswijze kenbaar hebben gemaakt zijn één keer in de tabel opgenomen.)

b.Naerebout
Ontwerper

t.a.v.: Projectdirectie (Proses)
'ontwikkelingsschets'
,,Schelde- estuarium"

Met verwijzing naar mijn inbreng dd.29.11.03
,,*Het realiseren van het uitdiepen "Schelde- estuarium"*
Gelet op 'de weerstand' om dit doel te bereiken is het beter de stelling van Nobelprijswinnaar in de fysica W.Heisenberg te volgen,tw.;
,,Het is onmogelijk binnen een bestaand denksysteem op zinvolle wijze een afwijkend denkpatroon te créeren"

Voorzitter,

Bekijken we de overzichtskaart van ProSes, dan bemerken we dat de doorvoerwegen 'Nicht im vrage sind' welke juist hier, een grote rol speelt.
Herstructureren van het totale –aangegeven- gebied is voor de EU een noodzaak.
en dient daarom 'het nationale' te 'over-rule'.
De EU stelde in dec 2003 hiervoor miljarden beschikbaar.

Bij nauwkeurige studie van het ,,Scheppings"- verhaal bemerkt men de opdracht ,,Te waken over de voortdurende ,,Schepping"; hier ,,het Schelde-estuarium".
Dit houdt in dat we dienen te handelen in de geest van de 'Rentmeester"; ProSes! ,,Over normen en waarden", gesproken.

Via deze waarde - van de disciplines Ecologie en Economie- bereikt men op 'win-win' basis het beoogde doel; tw.
- ,,winst op de vaartijd Terneuzen - Belgische grens."
- ,,Vergroten van de vaarveiligheid –risicomijdend- door het vermijden van ,,Het nauw van Bath".
- Hiermede bereik men –automatisch- ,,Het voorkomen van
- " het verstoren van ,,het ecologisch gebeuren in het 'Estuarium".*)

"Het samenvallen"
De som van 'het samen vallen' van twee tegenover elkaar staande gegeven eenheden (de ecologische- en de economimische-) geeft de 'indentiteit' " door beide aspecten tot hun recht te laten komen".
,,Voorbij gaan aan 'elementaire' gegevens leidt tot 'onverantwoord gedrag' zeker bij gedeelde verantwoordelijkheid.

Bij dit "hoogste goed" gaat het om behoud; om wettelijke bescherming van het "Hoogste college" ,,De Natuur". E U- 'over ruled it' op basis van 'het rentmeesterschap'; "EU - Cultivons nos jardins".

Herstructureren van dergelijke -van levensbelang zijnde- gebieden en levensaders is geen 'nationaal'-belang meer maar een ,,EU-aorta-regio'– gebeuren. "bittere noodzaak". en moet -als eerste-- volgens deze 'geschetste' vorm worden uitgevoerd.
Dit ,,snijdt hout" omdat het berust op "win - win basis".

Nogmaals:

*) Doch niet alleen; ook de continue toevoer naar A.w is hierbij gebaat.

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 16 SEP 2004

- Hieruit volgt –
(z.o.z.)

onderwerp; "Schelde- estuarium"

"Waardebepaling"

Bij het 'verdiepen'van de vaarroute van de Westerschelde wordt de 'Uitzonderlijke unieke' kraamkamer van "het leven" zwaar beschadigd. Gemeten naar de 'gevolgen' van het beter bevaarbaar maken van de rivier de Seine, ging daar het 'estuarium' verloren en de kosten van het bevaarbaar houden bleven hoog.
Het kostenplaatje van het Schelde - estuarium ligt -ongeveer- in de orde van 123 miljaard Ned.guldens en de toegevoegde waarde bedraagt -ongeveer- zes miljard op jaarbasis; Hier alleen berekend over de 'waarde' van natuurprodukten en diensten, aldus de Ned.Rijkswaterstaat,1999.

Een niet te vergeten aspect is het regelmatig moeten verdiepen van de *vaargeul (kosten miljarden Eu's). Deze kosten kunnen efficienter benut* worden bij'"een nieuwe open, veiliger en verkorte vaarroute van Terneuzen naar de Belgische grens.

"Het samenvallen"

"Het samen vallen"van twee tegenover elkaar staande gegeven eenheden (de ecologische- en de economimische) wordt bij de 'indentiteit' ervan alleen bereikt "door beide aspecten tot hun recht te laten komen".

Bij dit "hoogste goed"gaat het behoud om wettelijke bescherming van het "Hoogste college"; hier de " E U- " 'all over ruled'.

"EU - Cultivons nos jardins".
Herstructureren van regio's binnen de EU is ook hier "bittere noodzaak".
en moet -als eerste in geschetste vorm- worden uitgevoerd.
Dat dit 'hout snijdt ligt in het feit dat dit ontwerp rust op "win - win basis".

hieruit volgt;

- Het estuarium wint -op win-win basis- vergroting van de rust zowel boven- als onderwater- en minder horizonvervuiling;
- Beheersing van de watertoevloed (verhoging van de zeespiegel);
- Ontpolderen is niet aan de orde;
- De vaarroute heeft een grotere diepgang, is veiliger en korter dan de huidige;
- Exclusief de nevenwinstpunten; oa: voor landbouw en Mkb.

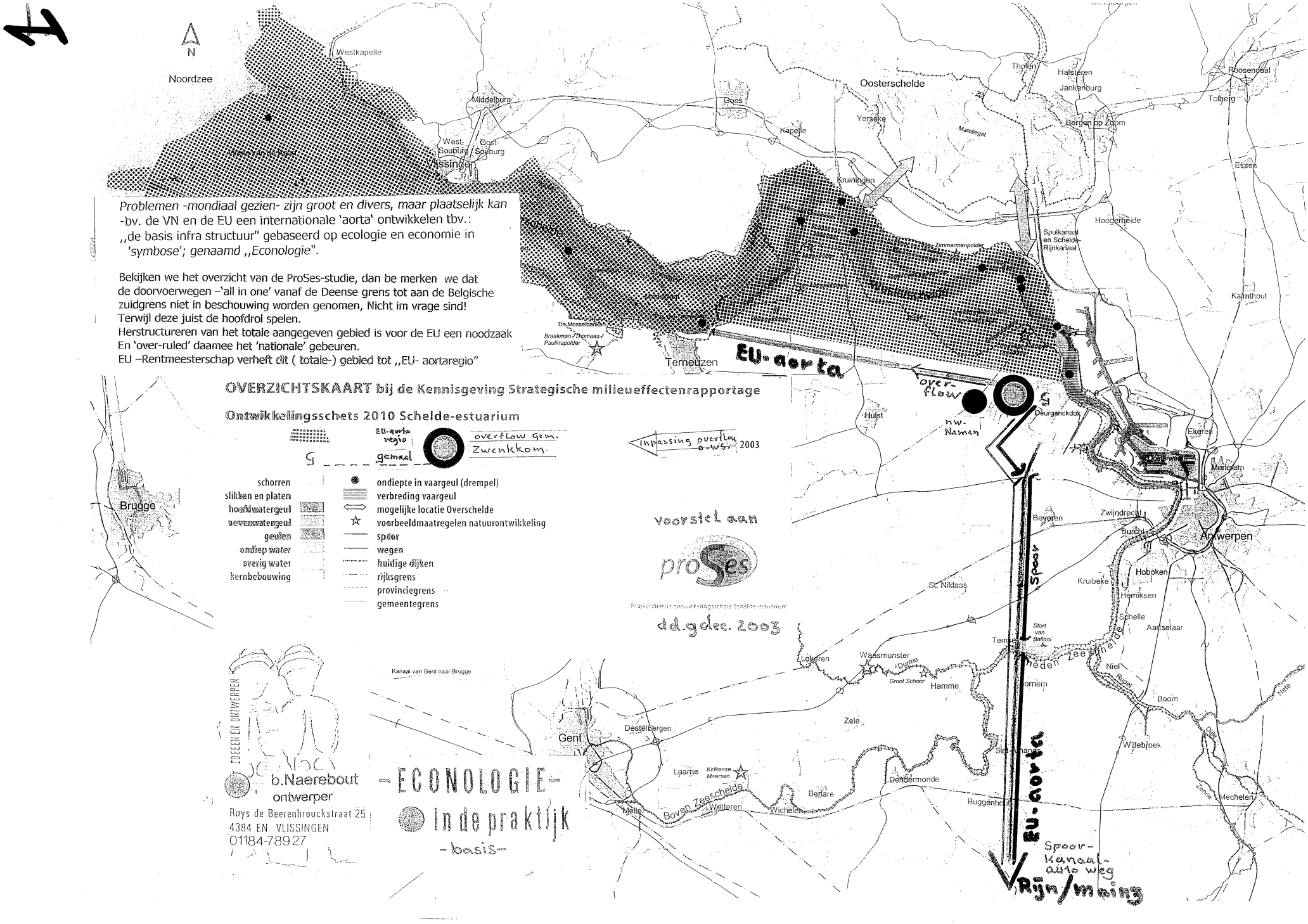
Dit alles, als de EU- zijn taak als ,,Rentmeester" uitvoert!
Uw taak is ,, deze aanbeveling bij uw opdrachtgevers in te dienen!

Vlissingen 15. 10.2004.
b.Naerebout
Ruys de Beerenbrouckstraat 25
EN 4384 Vlissingen
Tel, 0031- 118478927

Voorzitter,

helaas ben ik op 4 okt. verhinderd in Arion aanwezig te zijn dus breng ik langs deze weg mijn standpunt in.

b. Naerebout



Problemen -mondiaal gezien- zijn groot en divers, maar plaatselijk kan -bv. de VN en de EU een internationale 'aorta' ontwikkelen tbv.: ,,de basis infra structuur" gebaseerd op ecologie en economie in 'symbose'; genaamd ,,Econologie".

Bekijken we het overzicht van de ProSes-studie, dan be merken we dat de doorvoerwegen –'all in one' vanaf de Deense grens tot aan de Belgische zuidgrens niet in beschouwing worden genomen, Nicht im vrage sind! Terwijl deze juist de hoofdrol spelen.
Herstructureren van het totale aangegeven gebied is voor de EU een noodzaak En 'over-ruled' daamee het 'nationale' gebeuren.
EU –Rentmeesterschap verheft dit (totale-) gebied tot ,,EU- aortaregio"

2

Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk - Zandvliet
Secretariaat: Richard H. van der Pols
Vereniging Bewoners Belanghebbenden B.o.Z.,e.o.
"Goederen – Spoor – Weg"
Opgericht (4-06-2003, voorheen Bewoners Comité Bredasestraat,e.o.) 9-09-2003
Ingeschreven d.d. 11-09-2003 Verenigingenregister K.v.K. W.-Brabant Nr. **20111975**
Secretariaat: Richard H. van der Pols, Bredasestraat 48
4611 CH Bergen op Zoom tel: (0164) 259 139/ 249 277
e-mail : <rhvanderpolsboz@planet.nl>
website : www.goederenspoorWEG.nl

23 SEP 2004

22 september 2004

Aan het Inspraakpunt Verkeer & Waterstaat
Re: "Ontwikkelingsschets 2010 Westerschelde-estuarium"
Oorspronkelijk verzonden als e-mail berichten op 21 en 22 september 2004

Zeer Geachte Dames en Heren,

Verzoeke dit aan te merken als formele Inspraakreactie "Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium", S-MER deelnota Geluid.
Nadere onderbouwing m.b.t S-MER Geluid (Arcadis-Technum) en de door mij aangegeven 'interpretatie fout' , zoals hieronder verder integraal herhaald (21-09-2004) :
Rekenmodel Zeevaart 1.3.2
pag 8 punt 3) ....."de vaarsnelheid is constant en bedraagt in beide richtingen **15 km/u**".
De mijnerzijds ingebrachte gegevens worden nadrukkelijk bevestigd in het Marin rapport (18245.620/7 "Nautisch onderzoek van het Schelde-estuarium") zie daartoe pag. 78 : *"De (referentie) vaarsnelheid van de schepen door het water wordt getrokken uit een normale verdeling met een gemiddelde en een standaard deviatie die per klasse en beladingsgraad verschillen. De vaarsnelheid is wel begrensd tussen een minimum en een maximum waarde. Het gemiddelde, minimum en maximum, van de vaarsnelheid voor de zeeschepen zijn gebaseerd op een analyse van de SRK gegevens voor een aantal korte deeltrajecten. Het gemiddelde varieert afhankelijk van de scheepsklasse van 5,5m/sec (10,7 kts) tot 7,1 m/s (13,8 kts). De minimum waarden liggen tussen 4,1 m/sec (7,9 kts) en 6,8 m/sec (13,2 kts). De maximum waarden liggen tussen 6,3 m/sec (12,2 kts) en 8,3 m/sec (16,1 kts)".*
Een bevestiging voor de door mij hieronder aangeleverde empirische snelheidsgegevens voor de Zeevaart. *Zie ook : De snelheden van de binnenvaartschepen zijn gebaseerd.....*
De gemiddelde snelheid van de binnenscheepvaart moet dus ten grondslag liggen aan de gesignaleerde interpretatie fout, m.b.t. de vaarsnelheid van de Zeescheepvaart
De verder verstrekte gegevens vanuit het simulatiemodel zijn onmiskenbaar een misvatting en onjuist.
"Wanneer schepen gaan reageren wordt een minimumsnelheid van 2 m/sec (3,9 kts) gehanteerd om een minimale manoeuvreerbaarheid te garanderen".
'Dead Slow'- en/of 'Slow'- aan- en afmeer manoeuvres worden hierbij dus uit hun specifieke omstandigheden naar een breder toepassingskader veralgemeniseerd.
*De gehanteerde parameters voor drifthoek bij bochtvaren in relatie tot stroomsnelheid, windrichting e.d., een **minumumsnelheid van 2 m/sec (3,9 kts)** om een minimale manoeuvreerbaarheid te garanderen **zal in vrijwel alle omstandigheden (met uitzondering van doodtij en vrijwel windstil) voor manoeuvreerbaarheid totaal onvoldoende zijn.*** (commentaar vdP)
Richard H. van der Pols

B.B.G.M.-Z.
Ver. B.B.BoZ, e.o.

22-09-2004

toegezonden 21-09-2004 :

Zeer Geachte Dames en Heren,

re: **Inspraak ProSes Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010, Antwerpen 20-09-2004,** MONDELING BEKNOPTERTOEGELICHT.

Ik heb gisteravond de eerste Voorlichtings- en Inspraak-avond "Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010" bijgewoond in Antwerpen. Teleurstellende opkomst wat Vlaamse belanghebbenden-bewoners betreft.
Het informatieve deel werd bijgewoond door o.m. burgemesster P. Janssens, schepen Delwaide, directeur G.H.A. E. Bruyninckx, L. v.d. Berg OAP (Benelux) de nieuwe Ned. consul te Antwerpen en een beperkt aantal regionale belanghebbenden. Totaal circa 90 aanwezigen, waarvan hooguit ca. 50 niet rechtstreeks professioneel betrokkenen.
Geolied globaal informatief overzichtsprogramma, power-point inleiding op hoofdlijnen met video-filmpje t.a.v. ProSes en Ontwikkelingsschets. Toelichting zeer algemeen en vrijblijvend.
Vragenuurtje publiek beperkt tot ca. 20 minuten. Weinig diepgaand.
Vragen t.a.v. noodzaak - uitdieping tot 14 meter - werden uit de weg gegaan met een uitgebreid betoog (resume) dat in 2001 Vlaams Parlement uitdieping tot 13.10 meter, uiteindelijk, aanvaard had.
Enkele vragen t.a.v. G.O.G's ,zowel als m.b.t. de bevaarbaarheid van de bovenloop van de Schelde tot aan Gent.
Alle 'kopstukken' verlieten de bijeenkomst na de Pauze, waarna een zeer kort Inspraak gedeelte.
Slechts drie insprekers, een ontgoochelde landbouwer t.g.v. de reeds meer dan dertigjarige onzekerheid Sigma-plan en de onmogelijkheid (betaalbare) vervangende grond te kunnen vinden na eventuele onteigening; een vertegenwoordiger van het gewest Beveren, ook t.a.v. landbouwperikelen, vooral district Bazel-Kruibeke-Rupelmonde, van de nu nog resterende ca. 60 landbouwers hebben er reeds eerder een tiental zich genoodzaakte gezien tot bedrijfsbeeindiging.
Aanklacht tegen de gebrekkige communicatie naar hen toe. Vragen t.a.v. de toekomstige Meerwaarde van voorliggende Mer-rapporten.
Ikzelf heb mij beperkt tot aangeven dat nu opnieuw een procedure ingegaan wordt die tot een spoedige hernieuwde verdiepingsaanvraag zal moeten leiden, vanwege de toenemende scheepsgrootte, een eindeloze herhaling van zetten en wederzijdse (onnodige) Vlaams-Nederlandse confrontaties. (1973-1995, 1998-nu).

Verder heb ik zeer specifiek geschoten op S-MER Deelnota Geluid (Arcadis-Technum). Deze acht ik totaal onvoldoende en onvolledig, zowel inhoudelijk als methodologisch. Werd niet in dank aanvaard.

Er komen specifiek niet verdedigbare stellingnamen in voor (zie www.proses.nl c.q. www.proses.be S-MER geluid (41456ba3f46) - tot gistermiddag ontbraken de bijbehorende bijlagen -, zijn nu ook op de website geplaatst, (niet bijgevoegd vanwege omvang).
Rekenmodel Zeevaart, 1.3.2 (p.8)
Naast slordigheden : op de ene plaats (p.9) *'verhouding vrachwagen container gelijk aan 1 verondersteld'* - zie (p.11) 1 vrachtwagen= 1,5 TEU.

Stellingnamen op basis van het MARIN rapport zie (p.8)
3)" Voor alle zeeschepen bedraagt het bronvermogen 113 dB(A) (zie ook leemten in kennis) en de vaarsnelheid is in beide richtingen constant en bedraagt **15 km/u".**
Gemiddelde vaarsnelheid, mijns inziens, 12 - 15 kn/u = 20 à 30 km/u *tussen Pas van Terneuzen en Antwerpen(Normale economische bedrijfssnelheid Containerschepen 18-19,5 kn/u ,ca. 85 % van vermogen, max. snelheid ca. 21 kn/u)*
4) "De binnenvaart over Westerschelde en Beneden-Zeeschelde wordt niet meegenomen in het model *omdat dit akoestisch niet relevant is.* De bijdrage is ca. 10 % van de geluidsemissie";

Ten aanzien van de diverse stellingnamen treinverkeer kan ik het niet nalaten een paar illustraties op te voeren om aan te tonen dat men met verouderde voortdurende wederzijds en wederkerig overgenomen en ongecontoleerde gegevens blijft werken:
p.9) Rekenmodel spoorverkeer Vlissingen-Roosendaal
1. "Het aantal bakken is op het gehele traject constant".
3. "Voor de verdeling van het aantal bakken over de dag,avond en nachtperioden is dezelfde verhouding aangehouden zoals geldt voor het overige goederenvervoer op dit traject"

De invoergegevens zijn gepresenteerd in bijlage 3. Hierin zijn de cijfers van de autonome ontwikkeling voor 2010 gebaseerd op de prognoses van het Akoestisch spoorboekje (ASWIN) 2003 (vr11/13). De prognoses van de autonome ontwikkeling voor 2030 zijn gebaseerd op de prognoses uit de studie Robel. De prognoses voor het extra spoorverkeer zijn gebaseerd op de cijfers van het CPB. De omrekening hiervan wordt uitgwerkt in paragraaf 1.3.3.
Vergelijk par. 3.2 Achterlandverbindingen - p. 24-26) Treinverkeer 2010
"In het scenario met Vlissingen is er een toename van **circa 100 bakken per etmaal** op de lijn Antwerpen-Roosendaal" p.24.
"Ook voor railverkeer zijn de effecten op geluidbelasting voor de meeste trajecten te verwaarlozen." **(Q.E.D.) p.24/25**
"In het scenario met Vlissingen is er een toename van circa 700 bakken per etmaal op de lijn Antwerpen-Roosendaal.
Bij een onderlinge vergelijking van de alternatieven binnen het scenario met Vlissingen zijn deze toenames niet zichtbaar".

4. Effectvergelijking (Conclusie mijnerzijds onderstaande ONMOGELIJK = complete KUL)

p.29 *Schelde-estuarium, scenario zonder een containerhaven in Vlisingen.*

"Voor rail- en wegverkeer is er geen toename in geluidbelasting en of geluidbelast oppervlakte. Het oppervlak binnen de 50 dB(A) contour voor weg- en railverkeer blijft gelijk.

Schelde-estuarium, scenario met containerhaven in Vlissingen

"Voor weg- en railverkeer is er een afname van 160 ha respectievelijk 50 ha ten opzichte van het nulalternatiegf. Het oppervlak binnen de 50B(A) contour voor weg- en railverkeer neemt in beide gevallen met 100 ha af".

5. Mitigerende en compenserende maatregelen

Railverkeer

"In het scenario met een containerhaven in Vlissingen, is er een grote toename van het railverkeer **(200% toename in 2015)** van en naar Vlisingen ten opzichte van de huidige situatie". *(peildatum huidige situatie= onvermeld, volgens bijlagen 1-01-2002 derhalve verouderd).*

6. Leemten in kennis en evaluatie programma

Zeescheepvaart

"Over scheepvaartlawaai van zeeschepen is weinig bekend" (dus geen adequaat bronnenonderzoek, ook niet bij de eigen organisatie (Arcadis) in Amerika).

"In de metingen voor binnenvaartschepen is namelijk geen relatie gevonden tussen het bronvermogen en : - klasse(laadvermogen); - het al dan niet beladen zijn van een schip; - het strooopwaarts dan wel stroomafwaarts varen van een schip.

Vermoedelijk zijn er zelfs per klasse sterk uiteenlopende bronvermogens aanwezig, zodat een relatie tussen klasse en bronvermogen niet gelegd kon worden"

p. 33 Geluidbelasting : "Deze gegevens zijn in het onderzoek niet voorhanden".

Is daar wel naar gezocht ? (zie ook gebruikte literatuur, waarin die aspecten wel degelijk aan bod komen, echter eigen invoeging en zonodig enig rekenwerk vereisen).

Op deze wijze kan ik nog wel even doorgaan, met andere details, om dit rapport naar de schroothoop te doen verwijzen, ter illustratie voeg ik twee berekeningen t.a.v. de toename van het spoorgoederenvervoer op de Zeeuwse Lijn sedert mei 2003 , en de rekenkundige consequenties daarvan hierbij. (opgesteld door Min VROM en verzonden 27-04-2004). **De toename van de Cobelfret autotreinen gemiddeld 6 per richting/per dag, sinds mei 2003, treinen met tussen de 30 en 33 bakken, i.e. minimaal 180 bakken per richting/per dag.**

Hopende op deze wijze de door mij gisteravond mondeling ingebrachte gegevens nader toegelicht te hebben, zonder uitputtend hierbij alle andere, nadere, details m.b.t. scheepvaart en wegverkeer eveneens naar de prullenbak te doen verwijzen.

Met vriendelijke groet,

Richard H. van der Pols, secretaris

27-apr-04

Kapelle

traj 661 km 45000

	jaar	goederenbakken/uur				geluid emissie totaal (dB(A))	maatgevende periode	goederenbakken/periode		
		dag	avond	nacht	totaal			dag	avond	nacht
	1987	6,10	1,80	4,50	12,40	85,6	avond	73,20	7,20	36,00
	1998	4,62	1,76	3,32	9,70	83,2	nacht	55,44	7,04	26,56
	1999	4,93	1,27	2,62	8,82	83,3	avond	59,16	5,08	20,96
	2000	2,31	4,26	2,24	8,81	80,7	avond	27,72	17,04	17,92
	2001	1,68	4,75	2,76	9,19	81,0	avond/nacht	20,16	19,00	22,08
	2002	5,01	3,68	2,44	11,13	82,1	avond	60,12	14,72	19,52
info uit mail (zie ntz.)	*2003*	*14,60*	*14,10*	*2,91*	*37,60*	*85,8*	*nacht*	*175,16*	*56,39*	*71,25*
	progn	13,29	21,09	14,06	48,44	87,8	nacht	159,48	84,36	112,48
toets 2003 *)	**3jr vooraf**	3,00	4,23	2,48	9,71	82,1	avond !!			
tov 2000-2002	**stijging**	387%	233%	159%	287%	3,7	nacht !!			
toets prognose)**	**3jr vooraf**	3,00	4,23	2,48	9,71	82,1	avond !!			
tov 2000-2002	**stijging**	343%	399%	167%	399%	5,7	nacht !!			

*) dit is niet de toets die volgens het Egs moet worden uitgevoerd omdat het daarbij gaat om de toename over een periode van 10 jaar. Maar deze toets geeft al aan dat er in 1 jaar al een overschrijding is.

**) de hier gebruikte prognose is afkomstig uit het akoestisch spoorboek. In het project (OTB Sloelijn) worden andere cijfers gebruikt. Voor echte rekenwerk is info van ProRail nodig, maar die info is tot nu toe niet beschikbaar gesteld. Dus worden bovenstaande prognosecijfers gebruikt.

2

Kapelle: berekening intensiteitsgegevens 2003 27-apr-04

jaar 2003	goederenbakken/uur				totaal aantal goederen bakken/dag
	dag	avond	nacht	totaal	
laagste van 3 voorgaande jaren	1,68	3,68	2,24	7,60	52,8
treinen uit mail 22/5/03					
5:23 (600 m)			3,75	3,75	30,0
12:33 (600 m)	2,50			2,50	30,0
17:13 (600 m)	2,50			2,50	30,0
8:34 (600 m)	2,50			2,50	30,0
16:06 (600 m)	2,50			2,50	30,0
20:40 (600 m)		7,50		7,50	30,0
Duitse trein 700 m	1,46	1,46	1,46	4,38	35,0
Duitse trein 700 m	1,46	1,46	1,46	4,38	35,0
totaal	**14,60**	**14,10**	**8,91**	**37,60**	302,8

3

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 29 SEP 2004

Biervliet, 24 september 2004

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat
Proses
Postbus 30316
2500 GH Den-Haag

Bezwaarschrift tegen ontwikkelingsschets
2010 Schelde-estuarium

Geachte heer, mevrouw,

Ondergetekende F.C.A. Verdult (Landbouwer) wonend in Angelinapolder gelegen naast de Braakman, maakt bezwaar tegen uitpoldering van de Braakman i.v.m. verzilting van landbouwgronden in de achterliggende polders.
Om verdroging in de Angelinapolder tegen te gaan wordt er nu zoet water ingepompt vanuit de Braakman

F.C.A. Verdult
Angelinaweg 1
4522 PC Biervliet

4

Algemeene Schippers Vereeniging
Zwarteweaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam

Tel. 010-4148585
06-53190459
Fax. 010-4048310
E-mail: asv034@zonnet.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Pays-Bas

Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 29 SEP 2004

BEZWAARSCHRIFT

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging, gevestigd te Rotterdam, in deze haar aangesloten leden vertegenwoordigend,

Maakt bezwaar tegen de voorgenomen verruiming van de vaarweg van de Westerschelde om volgende redenen:

1. Veiligheid
2. Milieu
3. Ontbreken van verweermogelijkheden

1. Veiligheid

- De Westerschelde wordt zeer druk bevaren door zowel binnenvaart als zeevaart.
- De Westerschelde – in het bijzonder de vaargeul tussen de rede van Vlissingen en de havens van Antwerpen - is in de loop der jaren steeds verder verruimd en uitgediept, waardoor grotere zeeschepen nagenoeg bij ieder getij kunnen varen. De zeevaart kan dankzij een diepere vaargeul met grotere snelheden varen.
- Door met hoge snelheden te varen veroorzaken zeeschepen vaak té hoge golfslag en zuiging bij het passeren van havens.
- Het gevolg is dat de binnenvaart geconfronteerd wordt met omstandigheden die noodlottig kunnen worden voor schip, lading en opvarenden.

De consequenties hiervan zullen zijn:
- schade aan binnenschepen,
- vergaan van binnenschepen,
- verlies van lading en mogelijke gevolgen voor het milieu,
- mogelijk verongelukken van de opvarenden.

De mogelijkheid bestaat dat lading gaat schuiven aan boord van een geladen binnenschip. Bij lege schepen kan bodemschade ontstaan of zij kunnen mogelijk breken. Afgemeerde binnenschepen in de havens kunnen losbreken door de zuiging van passerende zeeschepen. Tijdens het kruisen of voorbijvaren in de vaargeul wordt de binnenvaart geconfronteerd met golfhoogtes waarvoor binnenschepen niet zijn geconstrueerd.

In de binnenvaart bevinden zich onder de opvarenden vaak gezinnen, waaronder dus ook vrouwen en kinderen. Het te water raken kan de verdrinkingsdood tot gevolg hebben of het slachtoffer kan de dood vinden door onderkoeling voor er redding komt opdagen.

2. Milieu

Bij vergaan van een binnenschip kunnen stoffen in het water geraken, zoals:

- Gevaarlijke of vervuilende lading
- Olie en vetten uit machinekamers
- Het wrak van het binnenschip zelf

Wanneer een binnenschip vergaat, heeft dit onherroepelijk gevolgen voor het milieu. Mogelijk komen er oliën en vetten vrij uit de machinekamer die het oppervlaktewater verontreinigen. Een scheepswrak wat in de vaargeul ligt, heeft ook consequenties. Wanneer een binnenschip zinkt, kunnen sommige ladingsoorten een langdurige aantasting van het milieu veroorzaken.

3. Ontbreken van verweermogelijkheden

- Naar verluidt zou het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) geen bevoegdheid hebben om op te treden op de Westerschelde en zou alleen maar "mogen kijken" naar goed zeemansschap.

- De provincie Zeeland heeft geen directe bevoegdheid aangaande de vaarsnelheden op de Westerschelde.

- Er bestaat voor de Westerschelde geen reguliere driehoeksoverleg met het Openbaar Ministerie (OM), KLPD (rivierpolitie) en de Commissaris.

- Acties tegen zeeschepen die de veiligheid in gevaar brengen op de Westerschelde, zouden of mogen door Rijkswaterstaat slechts gevoerd worden in overleg tussen Nederland en Vlaanderen.

- Op de Westerschelde is sprake van gezamenlijk nautisch beheer. Indien afspraken over de snelheid wenselijk zouden zijn, zou dit in overleg plaats dienen te vinden met de Vlaamse overheden.

- "Hinderlijke vaarbewegingen" zouden als subjectief dienen te worden beschouwd en door de Officier van Justitie is het standpunt ingenomen dat zulke situaties, analoog aan de praktijk op de weg, zoveel mogelijk in de privaatrechtelijke sfeer afgedaan dienen te worden.

- Er zouden door de afzonderlijke overheden maatregelen kunnen worden genomen aangaande de veiligheid op de rivier. Er dient dan echter rekening te worden gehouden met het vrije doorvaart principe, zoals beide landen in het verleden overeen zijn gekomen.

- De scheepvaartdienst Westerschelde van Rijkswaterstaat zou slechts adviserend kunnen optreden en geen dwingende eisen kunnen stellen aan goed zeemansschip van een verantwoordelijke kapitein en/of schipper.

- Klachten die bij het OM aanhangig gemaakt zijn, zouden worden geseponeerd.

Concreet komen bovengaande punten er op neer dat ondernemers in de binnenvaart geen enkele verweermogelijkheid hebben om gezagvoerders van zeeschepen aansprakelijk te stellen voor schade, schipbreuk of slachtoffers veroorzaakt door exorbitant vaargedrag van de zeevaart.

Gedurende de laatste jaren heeft de binnenvaart reeds veelvuldig problemen ondervonden met té snel varende zeeschepen. Een verdere verruiming van de Westerschelde zal de onveiligheid voor binnenschepen, hun opvarenden en de risico's tot schade aan het milieu alleen maar doen toenemen.

4. Samenvattend

Wij zijn van mening dat:

- de zeevaart rekening moet houden met de binnenvaart,
- de zeevaart gevaarlijke golfslag moet vermijden bij het kruisen of voorbijvaren van binnenschepen,
- de zeevaart sterke zuiging en golfslag moet vermijden bij het passeren van havens en steigers waar binnenschepen afgemeerd liggen,
- de zeevaart sterke zuiging en golfslag moet vermijden bij het passeren van havens waar binnenschepen in, en uitvaren,
- de overheid adequaat moet controleren op het vaargedrag en snelheden van de zeevaart,
- de overheid sanctionerend moet optreden bij moedwillig onveilig vaargedrag van de zeevaart,
- de overheid zorg moet dragen dat klachten gehoord worden,
- de overheid zorg moet dragen dat klachten in behandeling worden genomen,
- de overheid zorg moet dragen dat veiligheid, voorkoming van calamiteiten en zorg voor het milieu, ten alle tijden boven economische belangen gaat.

Wij kunnen ons niet onttrekken aan de indruk dat de overheid in deze nalaat om een beleid te voeren wat gericht is op:

- veiliger omstandigheden voor de binnenvaart,
- verbetering van de rechtszekerheid en rechtspositie van de binnenvaartondernemer,
- zorg voor het milieu.

Indien de omstandigheden voor de binnenvaart niet ten goede worden gekeerd, zijn en blijven wij absoluut tegen een verdere verruiming van de Westerschelde.

Was getekend,

Namens het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

J.J. Paauwe
Vice-voorzitter

Douai, de 23e september 2004

5

23-9-04

Geachte heren van Proces

Ik ben naar een van uw bijeenkomsten geweest, en vond het fantastisch wat u over hebt voor de natuur, ook het bij creëren er van. Eén ding wil ik nog kwijt "Het verdronken land van Saeftinge" is stilletjes aan het droger worden. Sommige delen lopen niet meer onder. Wat zal dit worden na het uitdiepen van de Schelde, voor of nadelig. Gelieve hier rekening mee te houden. Dank voor uw luisterend oor. U mag nog steeds informatie opsturen

Groetjes
Jan Peeters
Molenlei 74
2170 Merksem

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 01 OKT 2004

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 01 OKT 2004

6

Antwerpen 14-9-4

Pro Ses
Min van de Vlaamse gemeenschap.
Copernicuslaan 1 bus 18
2018 Antwerpen.

Geachte heren,

Ik ben van oordeel dat een stormstuw vroeg of laat noodzakelijk is
Om kostenbesparend te werken kunnen er 3 kunstwerken in 1 geintegreerd worden.
Het nieuwe tunnelprojekt zou kunnen geintegreerd worden in de massale funderingszool van de stormstuw
Beide zijn ongeveer op dezelfde plaats geprogrammeerd.
De pylers van de stormstuw kunnen een spoorbrug torsen met een openklap of openschaarbaar deel om een doorgang voor zeeschepen te verzekeren over 150m breedte
Het elektro mechanisch deel van de stormstuw kan gerealiseerd worden wanneer de tijd hiervoor rijp is.

Graag ben ik ter uwe beschikking voor verdere info

Ind-ing Bob

Frans Gaillyth 3
2610 Antwerpen

0497520727

bzw BRABANTS ZEEUWSE WERKGEVERSVERENIGING

zeeland

Secretariaat: Westkade 104
Postbus 97
4550 AB Sas van Gent
Telefoon 0115 451456
Telefax 0115 453428
E-mail bzw@zeelandnet.nl
Internet www.bzw.nl

Aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
ProSes
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 30 SEP 2004

Ref.: bzw.zld.2004.287/as/lk
Ond.: Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
Bijl.: -

Sas van Gent, 27 september 2004

Geachte dames, heren,

De Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, waarvan u in uw brief met registratienummer 240 van 10 september 2004 aan ons melding maakt, geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Wij richten ons in het bijzonder op twee voorstellen voor besluiten in de Ontwikkelingsschets, nl.:
- het zonder fasering verruimen van de vaargeul zodat een getij-onafhankelijke vaart mogelijk wordt voor schepen met een diepgang tot 13.10 meter
- het verbeteren van de waterhuishouding van de Braakmankreek.

Wij hebben bezwaar tegen het voorstel van een getij-onafhankelijke diepgang,van 13.10 meter, omdat de economische effecten daarvan op de Zeeuwse zeehavens Terneuzen en Vlissingen volledig buiten beschouwing zijn gebleven. Naar onze mening biedt de verdieping uitsluitend voordeel voor de haven van Antwerpen en verslechtert de concurrentiepositie van met name de haven van Vlissingen.
Wij zijn van oordeel, dat voor de Zeeuwse zeehavens eveneens stimulerende maatregelen genomen moeten worden teneinde de huidige concurrentiepositie te bestendigen. Om de door de verdieping scheefgetrokken verhouding te herstellen is de instelling van een stimuleringsfonds voor verdere ontwikkeling van de Zeeuwse zeehavens noodzakelijk en gerechtvaardigd. Uit dat fonds kunnen nieuwe ontwikkelingen worden gestimuleerd en kunnen bedrijven die rechtstreeks economisch nadeel van de verdieping ondervinden worden gecompenseerd. Tevens biedt een dergelijk fonds de mogelijkheid om eventuele toekomstige, nu nog onbekende en onbedoelde negatieve effecten te kunnen neutraliseren. Gezien de volgens de MKBA enorme economische baten voor de havens buiten Zeeland moet dit als een te realiseren optie worden gezien.

De voorgestelde besluiten voor de Braakmankreek blijven aanleiding geven tot onzekerheid en grote zorg m.b.t. zowel de huidige bedrijfsvoering als de ontwikkelingspotentie van de in dat gebied aanwezige industriële en logistieke activiteiten. De verzilting van de Braakmankreek zou aanvullende mogelijkheden bieden om de natuur te koppelen aan zeecultuur, recreatie, toerisme en wonen. Wij zijn van oordeel dat dergelijke ontwikkelingen om de hiervoor genoemde redenen niet gewenst zijn naast een industriegebied en derhalve achterwege moeten blijven .

Voorts blijven wij van oordeel dat de BZW vertegenwoordigd dient te zijn in het Overleg Adviserende Partijen OAP als dé vertegenwoordiger van de haven -en industriële bedrijvensector in Zeeland.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten,
namens BZW Zeeland,

dr. J.A. Groenink,
voorzitter

drs. A.A.D. Saman,
secretaris

8

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 05 OKT 2004

Belsele, 27 september, 2004.

Omer Burm,
Nieuwebaan 71
9111 Belsele.

Betreft: Inspraak bij Proses.

Aan Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
Proses.
Postbus 30.316
2500 GH Den Haag.

Aan Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
Proses.
Copernicuslaan 1, bus 18
2018 Antwerpen.

Betreft: Inspraak Proses.

Geachte Voorzitters,

Hierbij mijn inspraaktekst bij het Ontwikkelingsproject voor het Scheldeëstuarium.
De tekst zal ook gebruikt worden voor verdere contacten met belanghebbenden en belangstellenden.

Met de meeste hoogachting,

Omer Burm.

Belsele, 27 september 2004.

Omer Burm,
Nieuwebaan 71
9111 Belsele.

Betreft : Ontwikkelingschets Scheldeëstuarium.
Algemene inspraak.

Aan ProSes,

Geachte Voorzitter,

Onderstaande tekst betreft inspraak bij algemene informatie over het ontwikkelingsplan voor het Scheldeestuarium.

Bij nader toezien betreft het aangelegenheden die zowel ProSes, OAP, IWB, Zoekproject Slibstortlokaties en SIGMAplan aangaan. Ze zijn onafscheidelijk verbonden.

Vooraf :

Reeds eerder maakte ik de opmerking (te Kruibeke) dat bij het opmaken van plannen, zoals deze van ProSes, te weinig aandacht gaat naar landbouw. Ik meen te hebben moeten vaststellen dat dit hier weer het geval is geweest, de droeve inspraakronde te Kruibeke, in betrekking tot de inrichting van de Potpolder, ten spijt. Zelfs bij navraag naar gevolg dat er werd gegeven op inspraak is men het antwoord schuldig.
De samenstelling van de werkgroepen getuigt opnieuw van gebrek aan aandacht voor de landbouw in de Scheldegebieden.
Aan wie denken dat landbouw kan gemist worden in Vlaanderen moet gezegd worden dat we geen invoer van landbouwprodukten nodig hebben zolang er honger is in hongerlanden. We hebben het voedsel niet nodig dat voor hongerlijdenden dient bestemd te worden. We hebben ook geen invoer van voedsel nodig om de havens te doen draaien. Landbouw is voedselvoorziening en dat gebeurt best vlak bij huis, met zo weinig mogelijk verkeer. Wat wezelf hebben hoeft niet ingevoerd te worden.
Landbouwers zijn niet werkloos, ze werkloos maken is onzin.

Wat ProSes betreft spreken we over de Schelde.
Over de Schelde spreken is over Antwerpen spreken.

Toeristisch bekeken verdienen geschiedenis, ook voorgeschiedenis, en de blauwe en groene natuurelementen een plaats in de stad. Alle inspanningen om van Antwerpen, stad aan de Schelde, een aantrekkelijke woon- en leefplaats te maken zijn zeker te verantwoorden, zelfs toe te juichen. Door vervuiling van de Schelde (hoogtepunt 1976)) hadden de Scheldeboorden geen aantrekkingskracht meer. Dit is gelukkig reeds fel veranderd.
Duidend op de unieke ligging van Antwerpen heeft men meestal de havenuitbreiding op het oog, gestimuleerd door concurentiegevoel met andere nabije zeehavengebieden aan de kust en in Schelde-, Rijn- en Maasmondingen. Er is immers heel wat te doen rond de Schelde. Havenuitbreiding, beveiliging tegen overstroming, uitdieping van de bedding, slibstorting, veilige scheepvaart en zeker afwatering zijn aan de orde van de dag.
Daarbij kunnen heel wat vragen gesteld worden en dient er inderdaad onderscheid gemaakt te worden over welke Westerschelde er gesproken wordt : over die van het verleden, die van het heden of die van de toekomst. Daarbij valt dan een evolutie op die nooit stopt.

2000 jaar geleden stonden nog grote delen van Polder en Zeeland, tweemaal per dag onder invloed van de getijden. Rijn, Maas en Schelde reikten toen nog niet duidelijk tot de huidige kustlijn. De duinenrijen en de zandrug Maldegem-Stekene hadden toen reeds hun plaats verworven en de Durme waterde reeds lang af langs Antwerpen.
Rond 1300 kregen de Zeeuwse eilanden vorm. Dat dit zou gebeurd zijn naar aanleiding van de waarschijnlijkheid dat het zeewaterpeil met 20cm per eeuw zou gestegen zijn is wel in vraag te stellen. Hoe hoger het zeewaterpeil hoe meer de kustgebieden onder water geraken. Er is zeker de verzanding van de riviermondingen die een rol speelden.
Rond 1800 kende Zeeland reeds min of meer zijn huidige vorm.
Hulst, Axel en Bouchhoute zijn als haventjes verdwenen en liggen niet meer aan de Schelde. Maar ook Brugge, de wereldstad uit de middeleeuwen, is verzand en heeft opgehouden als zeehaven te bestaan, terwijl Saeftinge daarentegen is verdronken. Had de Schelde haar bedding te diep uitgegraven en is Saeftinge daardoor onder water geschoven ?
De verzanding van riviermondingen, het feit dat meanderingen plots verdwijnen na stormen en overstromingen en ook de eroderende afwateringen zullen zeker een rol gespeeld hebben.

Het Zeeland met de Westerschelde dat we nu kennen zal er in de toekomst voor onze kleinkinderen waarschijnlijk heel anders gaan uitzien als het Zeeland met de Westerschelde dat we vandaag kennen. ProSes zal daarbij dan zeker een rol gespeeld hebben.

Wat voor de toekomst belangrijk is en wat zeker onder ogen dient genomen te worden is de verzanding van de Westerschelde.
Ieder jaar worden massa's zand en slib samen met de afwatering naar zee afgevoerd, waardoor een grote puinkegel ontstaat voor de monding van de Westerschelde in zee. Deze puinkegel neemt nooit af en wordt vorm gegeven door de wisselende zeestromingen onder invloed van getijden en winden.
De vele zandbanken voor en in de Scheldemonding en langs de kust kunnen daarin een verklaring vinden.

Wat we als kind reeds op het strand konden ervaren, dat gebeurt ook in de monding van de rivieren. Er onstaan diepten en ondiepten en geulen langswaar het water zich naar zee beweegt en er voortdurend geërodeerd zand en slib als een grote puinkegel afzet.
Hoe ondieper de zee voor de monding, hoe sneller de puinkegel uitbreidt en hoe sneller de verzanding gebeurt.

In zijn huidige vorm heeft de Schelde, zoals eertijds het Zwin te Brugge, een economische betekenis voor de scheepvaart. Ook visvangst en recreatie zijn economisch belangrijk en een goede en veilige afwatering, zonder dewelke de Scheldeboorden door overstromingen aan economische rampen worden blootgesteld, mogen niet vergeten worden.

Scheepvaart.

Voor de scheepvaart speelt de uitdieping van de Schelde een rol om de steeds groter wordende schepen naar de haven van Antwerpen te loodsen.
Hoe dieper de bedding van de Schelde wordt uitgegraven, hoe meer kans er bestaat dat oevers gaan inkalven.
Ook de veiligheid voor de scheepvaart dient onder ogen genomen te worden, zowel voor kleine als grote schepen. Meer grote schepen betekent niet automatisch minder scheepvaart. Hoe miniem de kans ook is, de mogelijkheid van een scheepsramp met een reuzeschip kan de vaargeul voor lange tijd afsluiten, dan zullen kleinere schepen noodzakelijk zijn.

Visserij.

Voor visserij en recreatie spelen de afvalwaters van het hele Scheldebekken een rol. Hoe vlugger de gescheiden rioleringen overal worden doorgevoerd, hoe vlugger het Scheldewater zal proper zijn en hoe vlugger planten, vissen en vogels de Schelde weer zullen bevolken, hetgeen ook de recreatiemogelijkheden zal vergroten. Dit brengt echter het probleem van slibberging met zich : er is baggerslib uit de oppervlaktewateren en er is bezinkingsslib van rioleringen en WZI's.

Het baggerslib van de oppervlaktewateren zal met de tijd properder worden door het in voege komen van de gescheiden rioleringen, de problemen daarmee zullen verminderen. De slibberg afkomstig van rioleringen en WZI's zal echter nog vergroten.
Van nature uit wordt slib afgezet op de bodem van de oppervlaktewateren en geleidelijk, samen met geërodeerde zanden, afgevoerd naar de zee, de uiteindelijke bestemming ervan.
Door de noodzakelijke onderbreking van die slibstroom in rioleringen en WZI's, om de oppervlaktewateren gezond te kunnen houden, ontstaat het probleem van een grote slibberg. Waarheen ermee ? Naar zee ? Slibverwerking ? Slibstorting ?....
Ook het uitgebaggerde rivierslib van de Schelde dient in het oog gehouden.
14 miljoen ton (dit betekent jaarlijks een grondverplaatsing van een eiland van 250m breed, 50m diep en 1km lang) moeten jaarlijks een plaats vinden, liefst in zee, de uiteindelijke bestemming ervan.

Overstromingen.

Zeker de veiligheid van de Scheldeboorden is belangrijk. Ze zijn bedreigd door overstromingen.
Het is een bedreiging van twee kanten :

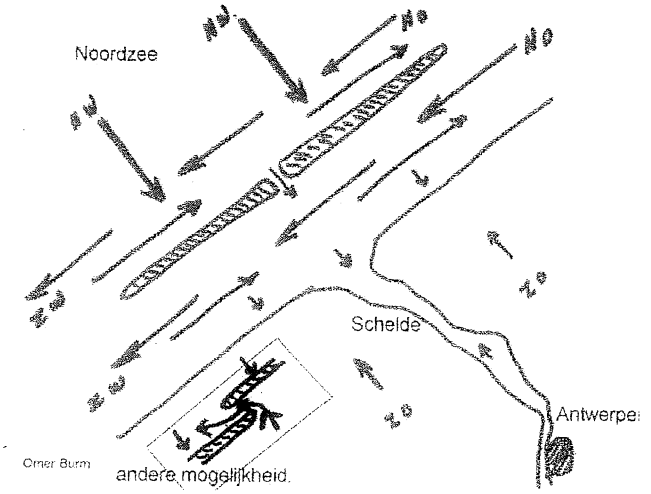
-de afwatering van de Schelde
- de opstuwing van zee- en Scheldewater in de monding, als gevolg van de getijden en de N.W.-winden die het Scheldewater stroomopwaarts stuwen.

De grote overstromingen gaan steeds gepaard met stuwing door springgetijden, N.W.-stormen en hevig regenweer. Dan ontmoeten de afwatering en de opstuwing mekaar op de Schelde en kunnen ze aanleiding geven tot overstromingsrampen.
Indijkingen, potpolders en overstromingsgebieden moeten zoveel mogelijk de waterafvoer in goede banen leiden.

Een eiland voor de Scheldemonding.

In Zeeland worden invloeden van stormen en springgetijden door Deltawerken geweerd.
De Westerschelde is echter wagenwijd opengebleven voor opstuwend zeewater bij hevige stormen en hoogste springgetijden.
Van de bouw van een stormstuw werd afgezien omdat die te duur bleek.
Hierdoor wordt dan nog meer grondinname nodig om water te bergen bij wateroverlast.

Er is echter nog een mogelijkheid om de Scheldeboorden te beveiligen : de bouw van een lang uitgestrekt eiland dwars voor de monding van de Schelde om het geweld van het opstuwend water bij N.W.-winden te breken.
(De golven en de getijden in de Golf van Gascogne zijn groter dan die aan onze kusten. De oceaan heeft er vrij spel. De invloed van de oceaan op onze kusten wordt getemperd door de beschermende ligging van Engeland.)



Een kunstmatig eiland dat bovendien meerdere economische voordelen kan bieden is ook een beveiliging voor de Westerschelde tegen de invloed van de N.W.-stormen en de invloed van de hoogste springgetijden.
De bouw ervan kan een oplossing bieden voor het inrichten van noodzakelijke windmolenparken. Het kan een bestemming zijn voor de slib- en afvalbergen die ons milieu bedreigen.

Er kan zelfs gedacht worden aan een grote vlieg- en zeehaven in zee waar de meest lawaaierige vliegtuigen ongestoord kunnen landen en waar steeds groter wordende reuzeschepen kunnen aanleggen zonder de Schelde te moeten opvaren, met daarnaast een uitgebreide Scheldevloot om de goederen direct naar Brussel, Antwerpen, Gent, Rotterdam, Amsterdam, Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen,... te varen.
Misschien heeft men liever een natuurgebied in zee, het is er mogelijk.
Wordt er niet al te vlug geopperd : Niet mogelijk ! Te diep ! .... In water worden toch de zwaarste gewichten gewichtloos gemaakt, volgens de wet van Archimedes ?
Onze architecten zijn in staat met kleine steentjes torens te bouwen. Het torengebouw van New-York wordt 500m hoog ?
De zee voor de monding van de Westerschelde is geen 500m diep .
Waarom niet bouwen in zee met reuzestenen (met duikbaïonnen en pontons gevuld met bagger en slib) ? Archimedes toonde de weg : zijn wetten blijven

geldig en zijn belangrijk. Onze architecten, onze ingenieurs, onze professoren zijn toch bekwaam ? Het is mogelijk. Waarom talmen ?

Gezonde zeevis.

De opmerking dat de vis op ons bord wel eens zou kunnen besmet zijn door gestort baggerslib ? Het mag niet.
Storten in zee dient proper te gebeuren. Als op het land de inrichting van gescheiden rioleringen goed wordt uitgevoerd dan worden onze oppervlaktewateren weer proper en dan wordt de Scheldemonding het eveneens. Dan zwemmen de vissen weer tot in onze achtertuinen, dan eten we vis uit proper Scheldewater en een propere zee. Dat is toch het uiteindelijke doel van alle waterzuiverende en waterbeschermende maatregelen ? Proper storten is van belang : het vergt ruimte en aandacht. De ruimte is in zee. De aandacht moet verder groeien. Niet alleen de kleine kinderen, ook wij moeten leren proper zijn. Herhaling van wat op land met de vervuiling van de beken gebeurd is mag niet geduld worden in de zee.

En de haven van Antwerpen ?

Dienen we ons niet de vraag te stellen waarmee Antwerpen het meest gediend is: met een diepe Schelde of met een uitgebreide en aangepaste Scheldevloot ? Napoleon legde de grondslagen voor de haven. Het Bonapartedok werd te klein voor grote schepen. De haven van de rechteroever eveneens. Het zwaartepunt van de haven verhuist naar linkeroever naar de Waaslandhaven. De hele haven schuift op naar zee. Wordt een haven in zee niet de uiteindelijke oplossing voor onbeperkte tonnematen met de nodige stapelplaatsen en industrieën ?
Brugge werd een binnenhaven.
En Antwerpen ? Een grote zeehaven in het binnenland, eigenlijk een grote binnenhaven die niet oneindig kan verdiepen en vergroten.

En het zicht op zee wordt geschonden ?

Dat is toch afhankelijk van de plaats van het eiland. Engeland ligt ook in zee en is van op de kust niet te zien. Daartegenover liggen slibstortplaatsen vlak bij de deur en dat is zeker niet aantrekkelijk, noch in bossen, noch in parken, noch in

natuurgebieden, ...Of moet het weer bij de boeren gebeuren ? Daar is het ook niet aantrekkelijk.
Voor wie een brug ter verbinding met het vasteland, met Zeebrugge of Vlissingen vrezen : wie een tunnel naar Engeland kunnen aanleggen moeten in staat zijn om ook een kunstmatig eiland door een tunnel met de kust te verbinden.

De toekomst ?

In honderd jaar tijd is onze leefwereld volgebouwd.
De havens en hun omgeving werden stapelplaatsen voor containers en werkplaatsen voor de industrie. Hoe gaat het er uitzien binnen nog eens honderd jaar ?
Het is nog geen honderd jaar geleden dat onze ouders en grootouders naar de Antwerpse Kempen reden per fiets om er te gaan kijken of en hoe Jan Olieslagers vloog. Zou hij vliegen of niet ? Ze gingen op de grond liggen om te zien of hij wel van de grond ging met zijn vliegtuigje en om te zien hoever hij vloog. En vandaag ?....
Het Waasland was toen de tuin van België. Die tuin verdwijnt voor de haven van het Waasland.
Met onze ruimte is het erg gesteld. Stort-, parkeer-, stapelplaatsen en industrieën rijzen overal uit de grond, liefst in de landbouwzone, alsof landbouw bijzaak is geworden.
Wie willen stort- en stapelplaatsen, en... in hun buurt ?
Het is de tijd om eens ernstig te gaan denken aan de zee...daar is plaats...die nog niet wordt benut.
Storten in zee ? Ja, in de zee is plaats en ruimte, maar storten moet er proper gebeuren.

Besluit :
Na 2010 rijzen er nieuwe problemen.
De zee is een onbenutte ruimte, dat hoeft zo niet te blijven.
Een zware taak wacht voor het beleid, voor professoren, ingenieurs en architecten en werk zal niet ontbreken.

Met de meeste hoogachting.
Omer Burm.

Dorpsraad Nieuw-Namen

9

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 05 OKT 2004

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
PROSES
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

L.s.,

Langs deze weg reageren wij op de " Ontwikkelingsschete 2010 Schelde-estuarium":

Wij verwijzen U kortheidshalve naar onze eerder aan U geschreven brief d.d. 14 december 2003 (als bijlage toegevoegd). De overwegingen van onze dorpsraad blijven onverkort gehandhaafd.

Wij zijn uiteraard bereid bovenstaande reactie mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

Frans Michielsen, voorzitter.
(tel 0114-313015/0651-238518)

Nieuw-Namen, 25 september 2004.

Dorpsraad Nieuw-Namen

9

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
PROSES
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

L.s.,

Langs deze weg reageren wij op de "Strategische milieueffectenrapportage Ontwikkelingsschete 2010 Schelde-estuarium":

1. Noodzaak verdieping. Gesteld wordt dat de Westerschelde verdiept dient te worden om *Zeeschepen* toegang te verschaffen tot de havens van Antwerpen, niet zijnde een *zeehaven*, doch een "rivierhaven". Wij zijn van oordeel dat de Westerschelde momenteel diep genoeg is om schepen toe te kunnen laten tot de havens. Het Panama kanaal bijvoorbeeld is immers ook begrensd. Verdieping brengt zeer grote nadelen met zich betreffende milieu en veiligheid, zie verder. De toenemende vraag naar grotere schepen, met name containerschepen, als dit inderdaad zou kloppen, kan worden opgelost door in de monding van de Westerschelde een containerterminal of een kunstmatig eiland te creëren. Containeroverslag kan daar dan plaatsvinden en de containers kunnen over de weg, spoor en water getransporteerd worden naar hun respectievelijke bestemming. Overigens is naar onze mening de noodzaak van verdiepingen i.c. grotere schepen in de Westerschelde niet aangetoond.
2. Door de verdieping van de Westerschelde gaan kennelijk natuurwaarden verloren die elders gecompenseerd zouden moeten worden. Gedacht wordt aan buitendijkse compensatie. Wij menen dat als Antwerpen iets wil dat dan ook Antwerpen dient te zorgen voor compensatie op haar eigen -Belgisch- grondgebied en dat de "buren" daarvoor niet opgezadeld dienen te worden. Met name gaat de aandacht uit naar een of andere compensatie in de Hertogin Hedwigepolder, gelegen op "ons grondgebied". Wij menen dat de Hertogin Hedwigepolder momenteel een mooi polderlandschap is dat reeds een bepaalde natuurwaarde heeft en niet verloren mag gaan, of wordt dit ook weer gecompenseerd? Elke vorm van herinrichting van de polder levert nadelen op voor het huidige landschap, de huidige gebruikers en de omwonenden.
3. Door de verdieping wordt de scheepvaartintensiteit op de Westerschelde intensiever dus ook gevaarlijker. Grotere schepen varen in onze achtertuin die minder manoeuvreerbaar worden met daarbij ingesloten grotere kans op aanvaringen (zie de aanvaringen in het afgelopen jaar). Daar er niet alleen schepen met niet gevaarlijke stoffen over de Westerschelde varen maar ook met gevaarlijke stoffen wordt het gevaar voor onze burgers alleen maar groter. Op basis van de veiligheidsaspecten verwerpen wij de verdiepingen.
   Bovendien geeft een verdere verdieping een groter verschil van de waterhoogten bij eb en vloed teweeg. Tezamen met de klimatologische voorspellingen zal de

9

waterhoogte bij vloed nog hoger worden. Dit alles leidt tot een afname van ons, en ons omringend gebied, veiligheidsniveau in de sfeer van de veiligheidsnorm van de Westerscheldedijken.

Wij zijn uiteraard bereid bovenstaande reactie mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

Frans Michielsen, voorzitter.
(tel 0114-313015/0651-238518)

Nieuw-Namen, 14 december 2003.

10

Inspreken Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Achternaam:

Geslacht:

Voorvoegsel:

Voorletters:

Adres:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Tel_prive:

Tel_zakelijk:

Email:

Particulier_of_vertegenwoordiger

Naam_bedrijf:

De_reaktie: Wij zouden graag te weten komen wat er met het vervuilde slib gaat gebeuren tgv het uitdiepen van de Schelde ???? Heeft men bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap verder gekeken dan hun neus lang is ???? Volgt hierover nog info à de betrokkenen ????

Vertrouwelijke_behandeling: ja

Einde bericht.

11

Bezwaar:

Kalken 12/10/2004.

T.a.v. Proses,

m.b.v. deze brief wens ik een negatief advies te formuleren met betrekking tot het omvormen van de kalkense meersen tot een "wetland" om volgende redenen:

1. ik ben gebruiker-eigenaar v. diverse percelen in de kalkense meersen, door de beoogde omvorming gaat een groot gedeelte van de grasvoederwinning voor het bedrijf verloren zodat de rentabiliteit sterk zal dalen; tevens zal de waarde van de gronden sterk dalen; wat indien mijn bedrijf niet meer leefbaar blijkt te zijn; gaat de Vlaamse Gemeenschap dan het totale bedrijf onteigenen?; en wel zo vlug mogelijk? en tegen welke waarde? ...

2. een van de doelstellingen/besluiten uit de Proses-Studie is dat er een win-win situatie ontstaat tussen waterbeheering en landbouw/natuur; waar is de win-win situatie in de kalkense meersen voor alle landbouwers welke er reeds jarenlang actief zijn en nog steeds zijn?

3. steeds wordt er gesuggereerd om het poldergemaal te slopen en het meer stuwmogelijkheid te plaatsen. Beide opties zouden in Kalken tot overstromingen leiden!

met de meeste hoogachting,

De Brauwer - Van Poecke

Bruggstraat 27

9270 Kalken

Verkeer en Waterstaat

ingekomen: 20 OKT 2004

12

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Pro Ses
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Verkeer en Waterstaat
ingekomen: 07 OKT 2004

betreft: ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Kamperland, 6-10-2004

Geachte mevrouw/meneer,

Hier volgt mijn mening

Ik ben vóór ontpoldering, tegen verdieping

Voor ontpoldering omdat ik vind dat er meer ruimte mag komen voor natuur; proberen soortenrijkdom te krijgen (steeds meer planten- en diersoorten sterven uit).
Die prachtige Zeeuwse Delta versterken.

Tegen verdieping omdat de Westerschelde geen oceaan is, Nederland heel klein en we niet verder moeten springen dan onze stok lang is.
Laat België van Zeebrugge een wereldhaven maken.
Het kan toch niet zo zijn dat Zeeland straks onder water loopt door een onzinnig verdrag uit 1839.
Straks is Zeeland verdronken en worden we ingelijfd bij België.
De Belgen zien dat ongetwijfeld zitten, maar de Zeeuwse Leeuw moet maar eens brullen om droog te blijven.

12

Hoogachtend,

~~J. de Vos de Steur~~

J. de Vos de Steur
Veerweg 90
4493 AT Kamperland

13

BvL vzw
Beroepsvereniging van Loodsen
vereniging zonder winstoogmerk
(voorheen VSRL en VZKL vzw's)
wettig erkend - opgericht in 1944 - lid van EMPA
Bank: 220-0042808-67

St.-Jansvliet 3
B-2000 Antwerpen
tel: 32+3+233.32.78
fax: 32+3+233.32.77
E-mail: bvlvzw @planetinternet.be

Aangetekend

Antwerpen, 13 september 2004

uw ref:
onze ref: 0409-13-02-bvl

Aan allen die het aanbelangt, naar aanleiding van de geplande inspraakrondes van ProSes.

Geachte Heren,

Betreft: Beschouwingen bij de eindrapportage "(SMER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium dd september 2004" , "Nautisch Onderzoek Van Het Schelde-Estuarium" nr 18245.620/6 dd 24 juni 2004"., "Lange Termijn Visie", e.a.

De verkeersstromen van en naar de Vlaamse en Nederlandse havens gelegen aan de Scheldeoevers zijn een zeer complex gegeven.
De verkeersdensiteit stijgt nog steeds door een groter aanbod van binnenvaartschepen, een toename van pleziervaart en onbeloodste vaart, een verdere schaalvergroting van de zeevaart, het inplanten van nieuwe havenfaciliteiten, terwijl met de steeds beter wordende kwaliteit van het rivierwater ook een aanzienlijk hoger aantal vissersvaartuigen moet verwacht worden.

Naar aanleiding van de geplande inspraakrondes die georganiseerd worden door ProSes van 15 september tot en met 15 oktober aangaande het concept Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de onderzoeken inzake Veiligheid, Toegankelijkheid en Natuurlijkheid wensen wij enkele beschouwingen te plaatsen bij de eindrapportage "Nautisch Onderzoek Van Het Schelde-Estuarium" nr 18245.620/6 dd 24 juni 2004 en "(SMER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium" dd september 2004.

De vaarwegcapaciteit van de Schelde wordt reeds decennia lang maximaal gebruikt.
Uit uw studie (Nautisch Onderzoek Van Het Schelde-Estuarium" nr 18245.620/6 dd 24 juni 2004) blijkt dat een verdere verbreding van de vaargeul niet noodzakelijk geacht werd (behalve tussen de Berendrechtsluis en het Deurganckdok) en dat het huidige veiligheidsniveau kan gegarandeerd blijven.
Als Beroepsvereniging van Loodsen treden wij deze visie bij, mits het in acht nemen van enkele aandachtspunten.

1. Relatie Toelatingsbeleid en Aanvaardingsbeleid.

Meer en meer resulteert de toenemende overregulering, alsmede de bureaucratische en starre interpretatie van regels en wetten in een vermindering en ondermijning van de veiligheid, vlotheid en de toegankelijkheid van de Vlaamse Havens. Vooral de Antwerpse Haven wordt in deze nadeel berokkend.

Alle spelers samen, het VTSA en VTSZ platform, het Gemeenschappelijk Nautisch Beleid, Scheepvaartbegeleiding, de Vlaamse Nautische Autoriteit, Hoofdverkeersleider Vlissingen, de DABLoodswezen alsmede de Nederlandse Loodsen Coöroporatie, de havens, privé-partners, klanten, e.a. hebben hierin een grote verantwoordelijkheid.

Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen, dat de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA) door het invoeren van allerlei zgn. verkeersregulerende maatregelen en regels, probeert de verkeersstroom in een keurslijf te dwingen, dan ervoor te zorgen dat de vlotte en veilige afhandeling van de verkeersstroom op de Schelde bevorderd wordt.

Aan de basis van deze materie ligt veelal het ontbreken van voldoende nautische en loodstechnische expertise binnen de Afdelingen VNA, Scheepvaartbegeleiding en het GNB.
Wij verwijzen hier graag naar de zeer belangrijke scheiding van het **Toelatingsbeleid en Aanvaardingsbeleid**.
Waar het **Toelatingsbeleid** uitgevoerd kan worden door nautici die de toelatingsvoorwaarden van de scheepvaart toetsen aan vaste gekende parameters, kan het **Aanvaardingsbeleid** enkel berusten bij de respectievelijke Nederlandse en Vlaamse Loodsdienst.

Enkel de beide Loodsdiensten hebben de loodstechnische ervaring en expertise voorhanden om schepen vlot en veilig naar en van hun bestemming te loodsen.
Dat zij hierbij moeten bijgestaan worden door allerlei ondersteunende diensten zoals bvb de Afdeling Scheepvaartbegeleiding is een vaststaand feit.

De BvL is ervan overtuigd dat elke bestaande schakel in de transportketen noodzakelijk is. Het is echter zeer belangrijk dat iedereen zijn specifieke taak heeft en dat er met kennis van zaken gesproken wordt.
Een duidelijke omschrijving van verantwoordelijkheden, taken en functiebeschrijvingen kan hier de sleutel zijn tot een succesvolle samenwerking tussen alle partijen.

2. Opleggen van Vaarplannen en/of vaarschema's

In die context moeten we ook stilstaan bij de materie vaarplannen en/of vaarschema's.
In de Gezamenlijke Bekendmaking Vlaamse en Nederlandse Scheldedirecteuren 02/2003 voor containerschepen groter dan 340m (347m) lezen we in Art 8 *"... een **vaarplan** dient opgesteld te worden drie uur (?!) voor elke op- of afvaart".*

Verder lezen wij in de ontwikkelingsschets 2010 het volgende : *"Uit de nautische studie is gebleken dat in deze vernauwingen geen passages van zeer grote schepen kunnen plaatsvinden en **dat aan zulke schepen vaarplannen vanaf de wal opgelegd moeten kunnen worden** om passages aldaar te vermijden. Er wordt van uitgegaan dat passages van zeer grote schepen mogelijk zijn in de panden met een breedte van 370 meter en meer, gebruikmakend van geavanceerde elektronische navigatieapparatuur."*

In de eerste plaats is het verkeerd om vaarplannen uit te laten vaardigen door derden.
Enkel de Kapitein in samenspraak met de loods kan een deugdelijk en realistisch vaarplan opmaken.
Verder is het opstellen van een plan, waarop tijden van passagepunten vermeld worden, drie uur voor elke op- of afvaart weinig realistisch te noemen.
De loods is zelfs nog niet aan boord van het schip en de verkeerssituatie op de rivier kan men onmogelijk vooraf voorspellen.
Een vaarplan is ook een dynamisch gegeven en zal steeds aangepast moeten worden tijdens de reis.
Een vaarplan kan dan ook onmogelijk opgelegd worden, laat staan gevolgd worden. Dit kan enkel leiden tot een verminderde veiligheid en vlotheid.
Het bedoelde vaarplan in bekendmaking 02/2003 kan enkel dienen ter informatie van belanghebbenden.

3. Verkeersregulering

In de studies lezen wij enkele malen :
"... moeten ontmoetingen op de smallere vaarwegdelen tussen bocht van Bath en bocht van Walsoorden in de praktijk zo veel mogelijk worden vermeden door middel van interactie tussen verkeersbegeleiding, loodsen en overige verkeersdeelnemers".

De rol van de verkeerscentrales moet o.i. blijven zoals ze oorspronkelijk is geconcipieerd: nml. **het registreren, beheren en communiceren van alle informatie die nuttig is voor de diverse verkeersdeelnemers.**
Op waterwegen van en naar havens is er maar één soort <u>veilige</u> navigatie mogelijk en dat is navigatie gebaseerd op **ship-based pilotage.**
Heden ten dage zijn schepen uitgerust met de modernste navigatie apparatuur. Alle noodzakelijke informatie voor het volbrengen van een veilige en vlotte reis, wordt ontvangen aan boord van het schip.
De loods, onder toezicht van de kapitein, kan aan boord, aan de hand van deze informatie de verkeerssituatie en verkeersstromen het beste inschatten.
Hij heeft immers de beschikking over alle noodzakelijke externe data, kent de precieze en accurate positie van het eigen schip t.o.v boeien en bakens alsmede de positie van andere schepen in zijn gezichtsveld. Hij heeft de beschikking over de eigen scheepsgegevens en manoeuvreerkarakteristieken en heeft een directe interactie met omstandigheden van wind, stromingen en het vaargedrag van andere vaarweggebruikers.
Het is duidelijk dat **enkel de loods, <u>onder toezicht van de kapitein</u>**, de enigste persoon is die veilige verkeersafspraken kan maken met andere vaarweggebruikers.
Het inschattingsvermogen van een walradarketen is o.i. te beperkt hiervoor. De mensen die de radarketens bemannen hebben geen nautische kennis, laat staan loodstechnische expertise.

" Verkeersregulatie" worden nergens gedefinieerd. Er bestaat ook geen duidelijke juridische omschrijving aangaande verantwoordelijkheden. Een radarwaarnemer die verkeersregulerend optreedt op Nederlands grondgebied wordt o.i. een verkeersdeelnemer en moet aldus verantwoordelijkheid afleggen voor zijn beslissingen.

Enkele voorbeelden :

- De verkeersregulering bij de wrakberging in de bocht van Bath
  Alhoewel geen enkele loods het in zijn hoofd zou halen om 2 grote schepen (> 200m) te laten kruisen, laat staan oplopen, in de bocht van Bath, presteerde de GNA het om tijdens de wrakberging een verbod op te leggen voor grote schepen om te kruisen.
  De bijhorende verkeersregulering door de verkeerscentrales leidde bij alle wrakkenwerken tot een onnodige overbelasting van de VHF kanalen, waardoor normale verkeersafspraken noodzakelijk voor de veilige vaart in het gedrang kwamen. Tegelijkertijd werden de verkeersregulerende maatregelen soms zo stringent opgelegd dat er gevaarlijke situaties gecreëerd werden.
  De Vlaamse en Nederlandse loodsen werden in deze NIET geconsulteerd
- De verkeersregulering bij de wrakberging van WK 6.06, benoorden boei HSS op de Rede van Vlissingen, Schepen langer dan 150 meter en /of een diepgang van meer dan 75 dm mochten NIET in de zuidelijke corridor op- of afvaren. Deze rechte corridor was 250 meter breed. Al deze schepen werden verplicht benoorden het werkgebied te passeren. Is dit zinvol ? Op weg naar Antwerpen varen dezelfde schepen in een bochtige vaargeul die soms maar 250m breed is. Ons inziens werd het scheepvaartverkeer onnodig bemoeilijkt...
  De Vlaamse en Nederlandse loodsen werden in deze NIET geconsulteerd
- Opvaartregeling voor schepen groter dan 340m
  Recent werden extra maatregelen opgesteld voor containerschepen groter dan 340m (347m) Voor deze schepen gelden :

  - Internationaal Aanvaringsreglement : Voorschrift 1b (IAR) zegt dat : "... bijzondere voorschriften uitgevaardigd door een bevoegde instantie..... dienen zoveel mogelijk overeen te stemmen met de voorschriften van het IAR..."
  - Scheepvaartreglement van de Westerschelde 1992
  - Gezamenlijke Bekendmaking Vlaamse en Nederlandse Scheldedirecteuren 01/2001
    Gezamenlijke Bekendmaking Vlaamse en Nederlandse Scheldedirecteuren 02/2003 Art.3 :
    "....*verkeersregulatie zal kunnen plaats vinden...* " ?!?
    De loodsen hebben vragen bij het opleggen van beperkende maatregelen voor wendbare containerschepen van 347m terwijl voor logge, moeilijk handelbare bulkschepen met een lengte tot 340m en een diepgang tot 155 dm diepgang hoegenaamd geen verkeersregulerende maatregelen gelden. De loodsen hebben reeds jaren ervaring met deze schepen en vermijden kruisen of oplopen bij moeilijke passages. Dit is evenwel het resultaat van opleiding en ervaring van de loodsen die de bestaande reglementen toepassen (o.a. Scheepvaartreglementering Westerschelde 1992) en niet van zogenaamde "verkeersregulatie" door de verkeerscentrales

Door het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer werd, en wordt, hier een situatie gecreëerd die op zijn minst dubieus is. Zowel de loods, de kapitein als de verkeersleiders, worden overstelpt met onduidelijke regels die verschillend kunnen geïnterpreteerd worden en enkel verwarring teweeg brengen.

Uit alle scheepvaartvoorvallen leren we dat **onduidelijkheid en twijfel** over het toepassen van reglementering leidt tot een vermindering van de veiligheid en ongevallen.

Onze leden (varende loodsen) hebben zich over deze problematiek gebogen en komen tot één duidelijke conclusie :
alléén het Scheepvaartreglement van de Westerschelde 1992 is bepalend voor wat betreft de gedragsregels tussen twee vaartuigen.
Dit reglement, dat aangepast werd na consultatie van ALLE partijen, schept meer dan voldoende duidelijkheid over voorrangsregels. Alle andere interventies of voorzichtige verkeersdeelname zijn overbodig en werken zelfs tegenstrijdig.

Niettegenstaande onze bovenstaande argumenten zijn wij overtuigd van de noodzaak van een goedwerkende walradarketen ter ondersteuning van de loods aan boord.

4. Onbeloodste vaart, binnenvaart en visserij / kennis van de Nederlandse taal

Zoals reeds gestipuleerd zijn de verkeersstromen van en naar de Vlaamse en Nederlandse havens gelegen aan de Scheldeoevers een zeer complex gegeven.
De verkeersdensiteit stijgt nog steeds door een groter aanbod van binnenvaartschepen en pleziervaart, een verdere schaalvergroting van de zeevaart, het inplanten van nieuwe havenfaciliteiten zoals de ontsluiting van de Linker Scheldeoever te Antwerpen, visserschepen, e.a.
De aanwezigheid van onbeloodste vaartuigen, waarbij enkel rekening gehouden wordt met de lengte over alles van het schip, op de Westerschelde is wat ons betreft onverantwoord.
Zij hebben meestal geen kennis van de Nederlandse taal, hebben slechts een beperkte kennis van stromingen en missen voldoende inschattingsvermogen aangaande de talloze complexe verkeerssituaties op de Schelde.

Gelukkig zijn de meeste Kapiteins, in tegenstelling tot de lokale overheden, zich hiervan bewust en wordt er massaal gebruik gemaakt van loodsadvies op het riviertraject van Vlissingen naar Antwerpen en omgekeerd.

Verder is de kennis van de Nederlandse taal primordiaal. Complexe verkeerssituaties kunnen reeds vroegtijdig vermeden worden door het uitluisteren op de correcte marifoonkanalen. Vaarweggebruikers die de plaatselijke voertaal niet machtig zijn, of niet uitluisteren op de correcte kanalen creëren gevaarlijke situaties en verlagen de veiligheid en de vlotheid van de verkeersstromen aanzienlijk.
De BvL is in het bezit van talrijke rapporten inzake incidenten met binnenvaartschepen en onbeloodste vaart, waarbij niet werd uitgeluisterd of waar men de lokale taal niet machtig was.
Verder is het een vast gegeven dat de onbeloodste vaart een aanzienlijk grotere deel van de vaargeul benut om op en af te varen. Ontmoetingen van schepen zonder loods met marginale vaart, bovenwaarts boei nr 35 moeten o.i. dan ook ten stelligste vermeden worden.
Het is enkel door de expertise en vakkundigheid van de loodsen dat het aantal zware scheepsongevallen beperkt blijft.

5. Tijvensters of vaarvenster + maximale diepgangen voor afvarende schepen

Wij verwijzen naar de Gezamenlijke bekendmaking GNA 04/2004 "*Afvaart diepgaande schepen vanaf Antwerpen*"

Een tij- of vaarvenster is een theoretisch berekende tijdsperiode gebaseerd op overeengekomen veilige kielspelingen en de voorspelde waterstanden.
Eender wie de tijvensters berekent moet dezelfde tijdslimieten terugvinden. Enkel bij afwijkingen van de waterstanden kan het tijvenster vergroten en/of verkleinen.
De interpretatie of een tijvenster voldoende groot is om een schip veilig te laten op- of afvaren is een gegeven dat alleen door varende loodsen kan geïnterpreteerd worden. Zij zijn de enigen die voldoende loodstechnische kennis hebben van de schepen, de vaargeul en de te verwachte moeilijkheden.

In deze optiek wensen wij op te merken dat, het nutteloos verkleinen van tijvensters door het Gemeenschappelijke Nautisch Beheer, waarbij er niet langer rekening gehouden wordt met de overeengekomen kielspelingen van 12, 5 percent op het riviertraject, doch soms met een veilige marge van **30 tot 40** percent een te betreuren zaak.

Ook het dogmatisch beperken van de diepgang tot 14 meter voor afvarende schepen, (Gemeenschappelijke Bekendmaking GNA 04/2004, zie bijlage) zonder enige vorm van nautische studie of onderzoek valt te betreuren.
De loodsen werden in deze nooit geconsulteerd.

De BVL wil U op de totale zinloosheid wijzen van de poging om een vaste maximum diepgang te plakken op de afvaart van schepen vanuit de haven van Antwerpen.
Dit lijkt ons eerder op het zoveelste embargo op de Scheldevaart.

Het aantal factoren die meespelen bij het bepalen van de maximale diepgang waarmee een schip de Schelde kan afvaren zijn dermate groot en aan voortdurende verandering onderhevig, dat het instellen van een maximum diepgang voor afvaart eigenlijk blijk geeft van onkunde en obstructie.

Wij noemen enkele factoren:

- Doodtij of giertij
- Windrichting en kracht
- Toestand van de drempels
- Verkeerssituatie
- Manoeuvreereigenschappen van het schip

- Scheepssnelheid
- Soort schip
- Vertrekplaats van het schip

Zonder dieper in te willen gaan op een recent rapport van Maritieme toegang "vaarschema's verdere verdieping Westerschelde", halen wij toch het volgende uit de conclusies aan:
*"maximaal mogelijke diepgang bij getijafhankelijke vaart in alle gemiddelde getijomstandigheden, afvaart Noordzeeterminal: **143 dm**."*

Eerder gemaakte studies en oefeningen van onze leden beamen dat het bijvoorbeeld mogelijk is om bij doodtij met een diepgang van **145 dm** af te varen vanuit het nieuwe Deurganckdok en dit met een tijvenster van 02h00.

Het doel van de onderzoeken van ProSes bestaat erin om het gewenste economische verkeer van en naar de Antwerpse regio en het achterland te garanderen. Hiervoor worden allerlei beleidsmaatregelen getroffen zoals het verdiepen en het verbreden van de vaargeul.
In weze doet het GNB een groot deel van het onderzoek van ProSes teniet en wordt er een zelfs een feitelijke vermindering van de beschikbare vaargeuldiepte doorgevoerd.
Immers het verhogen van de veiligheidsmarge, groter dan 12,5 percent en het beknotten van de diepgangen in afvaart heeft hetzelfde effect als een omgekeerde verdieping.
Hoeveel economische schade wordt er hierdoor aangericht ? Wie zal het verschil in vracht betalen ? En wie draagt er de verantwoordelijkheid als containerlijnen voor een andere haven kiezen hiervan het gevolg ?

Wij beseffen natuurlijk dat er een limiet is, en dat die omwille van veiligheidsredenen niet mag overschreden worden, maar deze limiet is volgens ons dynamisch. Als deze limiet éénzijdig statisch gemaakt wordt, zonder rekening te houden met verschillende factoren, is dat niet alleen een zeer slechte zaak voor de haven van Antwerpen, maar wordt er ook een grens gesteld aan de loodstechnische expertise van de Vlaamse en Nederlandse loodskorpsen.

6. Vaargeulbreedte versus Verkeersdensiteit thv Zandvliet - Berendrecht en Deurganckdok

Uit de studie lezen wij dat de vaargeul tussen de Berendrechtsluis en het Deurganckdok dient verbreed te worden. De BvL treedt deze stelling bij. Het is van het grootste belang dat marginale schepen elkaar kunnen kruisen op de drempel van de Frederik.
De inplanting van het Deurganckdok zal een toevloed aan extra binnenscheepvaart en zeevaart creëren. De verkeerssituaties zullen nog complexer worden en het is van het grootste belang dat de vaargeulbreedte daar minimum 370 meter bedraagt.
Immers, indien schepen elkaar niet kunnen kruisen zal er enkel alternerend gepasseerd kunnen worden.
De enige mogelijkheid om dan nog wel te kruisen is de drempel van Zandvliet, het epicentrum van het Berendrecht – Zandvliet complex en de Noordzee- en Europacontainerterminals.

Met verbazing stellen wij vast dat de gegarandeerde vaargeulbreedte over de drempel van de Frederik, naar het nieuwe Deurganckdok op de blauwdruk C3.4932 (juni2004) nog steeds als 250 meter breed aangegeven staat.
Deze blauwdruk werd gebruikt op de vergadering over "*Voorstel bebakening en wachtplaatsen binnenvaart Deurganckdok*" dd. 31 augustus 2004.
Op vraag van de afgevaardigde loodsen van de BvL bleken er nog geen stappen ondernomen te zijn om deze breedte aan te passen naar 370 meter.
Wij moeten U op het volgende wijzen:

- Dat voor alle simulaties die verricht werden op het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout met betrekking tot het Deurganckdok, voor enkelvoudige passage een breedte aangehouden werd van 300 meter.(1).
- Dat in de voorstellen tot besluit ontwikkelingsschets 2010 Schelde Estuarium het volgende staat: "*Gekoppeld aan een verdieping van de vaargeul zal ook de vaargeul vanaf de Europaterminal tot 500 meter stroomopwaarts van het Deurganckdok moeten worden verbreed tot 370 meter.*" (2)
- Dat uit het hoofdrapport van SMER is gebleken dat "*met gebruikmaking van de modernste elektronische navigatieapparatuur een vaargeulbreedte van 370 m voldoende is om kruisingen van zeer grote schepen veilig te laten verlopen zonder dat de wachttijden daardoor te hoog oplopen.*"(3)

Wij willen U er attent op maken dat, indien er besloten wordt om de huidige gegarandeerde vaargeulbreedte van 250m vanaf de Europaterminal tot 500 meter stroomopwaarts van het Deurganckdok te behouden, dat de Vlaamse loodsen de veilige vaart van en naar het Deurganckdok dan niet kunnen garanderen.

In dit verband willen wij enkele argumenten opnoemen:

1. schepen van 300 meter LOA en meer zullen enkel kunnen zwaaien in de voorziene zwaaikom voor het Deurganckdok. Als zij bij heirkracht op de drempel van de Frederik zullen moeten zwaaien, hebben zij geen enkele garantie dat ze niet dwars in de stroom zullen komen vast te zitten. Hierbij willen wij nog eens kort aanstippen dat de zwaaicircel aan het boveneinde van de Euroterminal, die wij reeds meer dan twee jaar adviseren en vragen, nog steeds niet gerealiseerd werd. Dergelijke zwaaicirkel zou ook tegemoet komen aan een oplossing voor de stijgende verkeersdensiteit en de te verwachten complexe en gevaarlijke verkeerssituaties. (zie onze studie in bijlage)

2. Het laatste stuk van en naar het Deurganckdok zal altijd met lage snelheid afgelegd worden. Dit houdt in dat de schepen onder een grotere drifthoek ten opzichte van de as van de vaargeul zullen moeten varen. In de praktijk wordt door afspraken tussen de schepen onderling zo veel mogelijk vermeden om elkaar op knelpunten in de vaarweg te passeren. Denken wij hierbij aan het wachten op Liefkenshoek voor in- en uitvaart van de Kallosluis. Hetzelfde zal automatisch toegepast worden op de drempel van de Frederik, met dien verstande **dat het enkel -richtingsverkeer** niet enkel zijn weerslag zal hebben op het Deurganckdok, maar ook op het verkeer van en naar de Kruisschans, de Kallo, en bovenwaarts; en dat opkomende schepen als wachtplaats het vaarwater ter hoogte van de Europaterminal zullen kiezen !

Hierbij verwijzen wij naar de samenvatting van het rapport "Nautisch beheer" (MARIN),
Waarin na het in rekening brengen van alle mogelijke elektronische navigatie apparatuur de kleinste breedte, voor het kleinste in overweging genomen containerschip, nog steeds minimum 343 meter is voor het kruisen op rechte stukken.

U begrijpt dat onze bezorgdheid groot is, en dat wij graag een stand van zaken zouden ontvangen over het volgende:

1. welke zijn de stappen die maritieme toegang reeds ondernomen heeft om het verbreden van de gegarandeerde vaargeulbreedte te bewerkstelligen ?
2. zal de nieuwe positie en de nieuwe boeien 86, 88 en 90 gepaard gaan met baggerwerken ter verdieping van de vrijgekomen zone ?

Het zou spijtig zijn moest het lint bij de inwijding van het Deurganckdok, in september 2005 doorgeknipt worden om vast te stellen dat de voordeur nog op slot zit tot 2010.

(1) MOD.504/2 rapport 1 1996
Waaslandhaven - Containerdok West
Toegankelijkheid eindfase
Deel 1 -- verslag simulatoronderzoek
(2) **Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium – Voorstellen van Besluiten,** www.proses.nl als pdf file **414568df647a0-OS_totaal.pdf**
(3) **S-MER Hoofdrapport,** www.proses.be als pdf bestand **S-MER.pdf**

7. Elektronische Navigatiemiddelen

Wat betreft het gebruik van geavanceerde elektronische navigatieapparatuur aanbelangt lezen wij het volgende uit de studies :
"*Uit de nautische studie is gebleken dat in deze vernauwingen geen passages van zeer grote schepen kunnen plaatsvinden en dat aan zulke schepen vaarplannen vanaf de wal opgelegd moeten kunnen worden om passages aldaar te vermijden. Er wordt van uitgegaan dat passages van zeer grote schepen mogelijk zijn in de panden met een breedte van 370 meter en meer,* ***gebruikmakend van geavanceerde elektronische navigatieapparatuur***."

De BvL wil zeer duidelijk stellen dat het gebruik van geavanceerde elektronische navigatieapparatuur, met uitzondering van goed werkende radars, **geen voorwaarde kan vormen** om te concluderen dat de passage van zeer grote schepen in de panden met een breedte van 370 meter en meer, onmogelijk zou zijn.
Elektronische navigatieapparatuur wordt door de loodsen slechts gebruikt als **hulpmiddel** voor het verkrijgen van aanvullende informatie.

Loodsen zijn opgeleid om zelfs in extreme omstandigheden van zichtbaarheid (zichtbaarheid tot nul meter) en stormwinden een vlotte en veilige navigatie te garanderen van en naar de havens en dit met behulp van **enkel** een goedwerkende radar en marifoontoestel.

Elk navigatie instrument kan als een meerwaarde beschouwd worden, doch als de aanwezigheid van bovenvermelde moderne elektronische apparatuur beslissend wordt voor het al of niet ontmoeten van marginale schepen op bepaalde punten van de vaarweg, garanderen wij totale chaos.
De **enige** garantie voor de veilige vaart van deze zeer grote schepen is de aanwezigheid van loodsen met loodstechnische ervaring. De soort ervaring die opgebouwd wordt door de jarenlange en continue opleiding.
Het is slechts na 12 jaar ervaring met kleinere schepen dat de meest ervaren loodsen toegelaten worden om deze marginale schepen te beloodsen.

Het is voor buitenstaanders niet altijd even gemakkelijk om de loodsentaak te doorgronden, doch het reduceren van een op- of afvaart van eender welk schip tot een videospelletje waarvan de regels gedicteerd worden vanaf de wal, door mensen die loodstechnische ervaring ontberen, is een zeer gevaarlijke en onveilige evolutie.

8. Radardekking boven Kallosluis.

Om de loodstechnische manoeuvers ter hoogte van het nieuwe Deurganckdok beter te kunnen coördineren is het zeker aan te bevelen om ook radardekking bovenwaarts de Kallosluis te voorzien.

9. Varia

Aangaande het rapport "*Nautisch Onderzoek Van Het Schelde-Estuarium" nr 18245.620/6 dd 24 juni 2004*" en de eindrapportage *"(SMER) Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium dd september 2004"* wensen wij nog enkele verduidelijkingen op te merken.

A) Wij lezen :
"Verbreding van de vaargeul
Uit de nautische studie is gebleken dat in deze vernauwingen geen passages van zeer grote schepen kunnen plaatsvinden en dat aan zulke schepen vaarplannen vanaf de wal opgelegd moeten kunnen worden om passages aldaar te vermijden. Er wordt van uitgegaan dat passages van zeer grote schepen mogelijk zijn in de panden met een breedte van 370 meter en meer, gebruikmakend van geavanceerde elektronische navigatieapparatuur"

Deze zin is op zijn zachts gezegd een miskleun.
Passage van zeer grote schepen kan natuurlijk wel, het gaat om **ontmoetingen** van zeer grote schepen.
Hier moet men een onderscheid maken tussen schepen die elkaar kruisen (tegengestelde vaarrichting) en schepen die elkaar oplopen of voorbij steken.
De beide loodskorpsen (Vlaams, Nederlands) zijn van mening dat behalve in de bocht van Bath en Walsoorden, benedenwaarts van de Zanvliet/Berendrechtsluis, kruisen van marginale schepen mogelijk is.
Oplopen is echter een andere zaak en zal met grote omzichtigheid moeten gebeuren.
Uiteraard speken we hier over de marginale schepen (45 breed en meer).

B) Verder hebben wij vernomen dat het de bedoeling zou zijn om ontmoetingen in de praktijk zoveel als mogelijk te vermijden door planning met nautici vanaf de wal.
Wij wijzen er nogmaals op dat indien er zulke maatregelen gepland worden dit moet gebeuren onder de loodstechnische expertise van ervaren en varende loodsen.
Niet enkel de planning; maar onverwachte snelle wijzigingen aan deze planning noodzaken grondige loodstechnische expertise. Actueel verwijzen wij, tot ieders tevredenheid, naar het VTSA platform (Vessel traffic Service Antwerpen).
Op dit platform bevindt zich immers een ervaren, varende loods die "on the spot" onderlegde beslissingen kan nemen.

C) Tenslotte, een andere bemerking over de publicatie van de ontwikkelingsschets :
Wanneer er sprake is van de Overschelde en de stormvloedkering bij Oosterweel op een tekening van de Schelde, wordt Oosterweel aangeduid als gelegen bij Liefkenshoek en de stormvloedkering ligt zo eigenlijk pal boven de Liefkenshoektunnel.

Wij hopen dat er terdege rekening gehouden zal worden met deze punten. Als Beroepsvereniging van Loodsen streven wij, net als onze beleidsmensen, naar een vlotte en veilige vaart van en naar onze Havens waarbij er ook rekening gehouden wordt met het economische belang van deze Havens op de Belgische en Nederlandse economie.

Daarom vragen wij vooralsnog dat de Vlaamse en Nederlandse Overheden terug gaan inzien dat de allereerste taak van een loods erin bestaat om het algemeen belang van alle partijen te dienen. (the **primary** duty of a pilot is to protect the

public interest IMO resolution) en zo hun loodsen terug als een volwaardig instrument van hun veiligheidsbeleid te beschouwen.

Het weze duidelijk dat de inbreng van de varende loods bij het opmaken van de diverse regelgevingen niet te negeren is. De loodstechnische expertise van de varende loods, die dagdagelijks op de rivier aanwezig is, is onontbeerlijk. Deze expertise is bovendien GRATIS, voor wat betreft de Vlaamse ambtenaren loodsen.

Regelgeving is uiteraard zéér belangrijk, maar **overregulering** werkt enkel negatief. De Vlaamse Scheldehavens hebben het al jaren erg moeilijk om hun maritieme toegankelijkheid te behouden of te verbeteren.
Als men nu nog een overgereguleerde verkeersreglementering gaat invoeren, die de flexibiliteit, de eenvoudige onderlinge verkeersafspraken, enz. ernstig zal beknotten, gaat men in concreto de capaciteit van het vaarwater onnodig reduceren, en zo de vertragingen in het scheepvaartverkeer doen toenemen en de maritieme toegankelijkheid en veiligheid verder aantasten en zelfs ondermijnen.

Schepen zullen dan onnodige vertragingen oplopen (zoals tijdens de voorbije wrakbergingswerkzaamheden), met de daarbij horende financiële implicaties voor de reders, en de organisatie- en planningsproblemen voor de scheepvaartlijnen, de stouwerijen, de havencoördinatie, de agenturen en de diverse loodsdiensten.

Wij kunnen ons moeilijk indenken dat de Nederlandse en Vlaamse maritieme economische spelers, zowel privaat als overheid, opgezet zullen zijn met de steeds verder schrijdende inperking van een vlot en veilig verkeer op de Westerschelde.

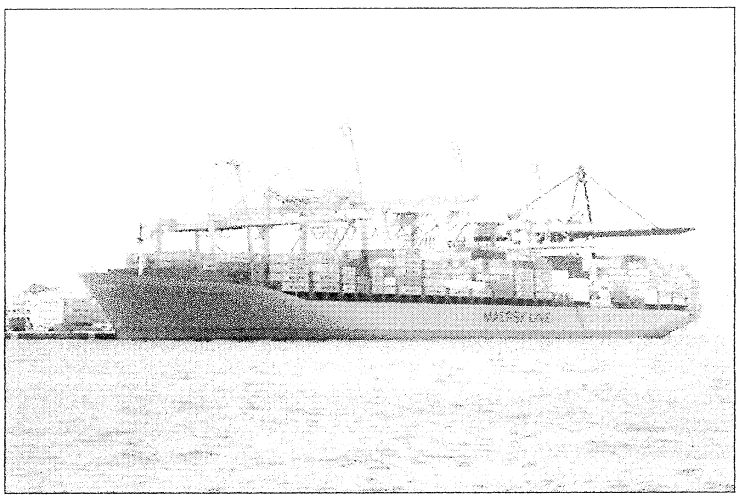
Met de meeste hoogachting,
Namens de Raad van Bestuur,

F. Bernaers
Secretaris

D. Vael
Voorzitter

13

Zwaaien aan de Europaterminal



BvL

Technische Werkgroep Antwerpen

Mei 2004

INHOUDSOPGAVE

Redactie 4
Situering 4
Samenvatting 5

1. Manoeuvres 6

1.1. Aankomstmanoeuvres 6
1.1.1. Algemeen 6
1.1.2.1. Zwaaien voorbij de ligplaats 6
1.1.3.2. Zwaaien vóór de ligplaats 6
1.1.4.3. Zwaaien ter hoogte van de ligplaats 7
1.1.2. Vaarwater van Oudendijk 8
1.1.2.1. Beschrijving 8
1.1.2.2. Beschikbare zwaairuimte 9
1.1.2.3. Doorgaande scheepvaart 9
1.1.3. Aankomst Europaterminal bij ebstroom 10
1.1.4. Aankomst Europaterminal bij vloedstroom 10
1.1.4.1. Zwaaien in het vaarwater van Oudendijk 11
1.1.4.2. Zwaaien bovenwaarts Europaterminal 11
1.1.4.3. Zwaaien voor de sluisgeul ZV-BE 11
1.2. Vertrekmanoeuvres 13
1.2.1. Algemeen 13
1.2.2. Zwaaien ter hoogte van de Europaterminal 13
1.2.3. Zwaaien bovenwaarts Europaterminal 14
1.2.4. Zwaaien voor de sluisgeul ZV-BE 14
1.3. Besluit 15

2. Evolutie en prognoses maritiem containerverkeer 16

2.1. Containeroverslag 16
2.1.1. Groei containeroverslag 16
2.1.2. Prognose containeroverslag in Antwerpen 17
2.1.2. Prognoses containerschepen in Antwerpen 18

2.1.2.1. Consolidatiescenario 18
2.1.2.2. Maximale schaalvergroting 19
2.1.2.3. Combinatiescenario 19
2.2.2.4. Aantal containerschepen in Antwerpen 20
2.1.4. Containercapaciteit van Antwerpen 20
2.2. Schaalvergroting in de containervaart 21
2.2.1. Shipping world and shipbuilder oct 2003 21
2.2.2. Bestellingen van rederijen 22
2.2.3. ISL shipping statistics and market review 2003 22
2.2.4. Schaalvergroting aan de terminals HNN 23
2.2.5. Statistieken Karel Van Keer 24
2.3. Het Deurganckdok 25
2.4. Besluit 26

3. Beperkingen en nadelen van de zwaaiplaatsen 27

3.1. Zwaaiplaats voor sluisgeul ZV-BE 27
3.2. Zwaaiplaats vaarwater van Oudendijk 28
3.3. Zwaaiplaats bovenwaarts Europaterminal 29
3.4. Zwaaiplaats Deurganckdok 29

4. Noodzwaaiplaats 31

5. Algemeen besluit 32

6. Gewenste zwaaiplaats 33

6.1. Vorm van de zwaaiplaats 34
6.2. Vereiste afmetingen 35
6.3. Vereiste diepte 35
6.4. Positie 36
6.5. Grootte 37
6.6. Besluit 37

Foto omslag:

Maersk Sovereign, het grootste containerschip dat tot op heden Antwerpen aangelopen heeft.

REDACTIE

Dit document werd samengesteld door de Technische Werkgroep Antwerpen (TWA), een werkgroep van de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL).
De TWA houdt zich bezig met de nautische aspecten van het beroep en is samengesteld uit de volgende varende rivierloodsen, allen kapitein ter lange omvaart:

Francis Baetens
Paul Balanck
Frank Bernaers
Johan Caramin
Hubert Claessens
Filip De Blende
Hein De Brauwer
Jan Dewaele
Paul Lauwereins
Chris Lefèvere
Walter Schoeters
Harry Speelmeijer
Marc Surmont
Michel Vanden Auweele
Marc Van der Voort

SITUERING

De loodsen vragen al 2 jaar om een zwaaiplaats te maken net bovenwaarts de Europaterminal.
Na grondige besprekingen in de TWA nam de BvL een eerste initiatief door op 29 mei 2002 een brief te richten aan de afdeling Maritieme Toegang.
Sindsdien zijn er vergaderingen geweest met de afdeling Maritieme Toegang waar onder andere deze zaak besproken werd en heeft eveneens de DABL al meerdere malen in brieven aan de afdeling Maritieme Toegang gevraagd om deze zwaaiplaats aan te leggen.
In het schrijven van Maritieme Toegang aan de DABL van 29 januari 2004 wordt gevraagd om hierover een nota te maken met grondig gefundeerde argumenten.

Deze studie kan door het loodswezen gebruikt worden om die bewuste nota op te stellen.

SAMENVATTING

Bij ingebruikname van de Europaterminal werd de geplande zwaaicirkel boven de terminal niet aangelegd. De schepen die aan de Europaterminal afmeerden waren nog niet zo groot en hadden zelden een diepgang van méér dan 100 dm en de verkeersdrukte aan de terminal was veel kleiner zodat er zonder problemen gezwaaid kon worden ter hoogte van de ligplaats of net bovenwaarts de Europaterminal.

Door de schaalvergroting in de containervaart wordt de Schelde hoe langer hoe meer bevaren door containerschepen met een diepgang die de 100 dm ruim overtreft.
Sinds de verdieping van de Schelde in 2000 wordt er zeer regelmatig met diepgangen van 120 dm over laag water gevaren en zijn afvaarten met 130 dm tot zelfs 140 dm geen uitzondering meer.

Deze schepen zijn te lang om ter hoogte van de ligplaats te zwaaien en net bovenwaarts de Europaterminal staat niet genoeg water zodat er maar één mogelijkheid overblijft en dat is zwaaien vóór de geul van de sluizen. Deze manoeuvre is hinderlijk voor de andere scheepvaart en houdt in bepaalde omstandigheden grote risico's in.

De toekomstige zwaaiplaats voor het Deurganckdok is géén oplossing omdat die te ver van de Europaterminal ligt en omdat de verwachte verkeersdrukte te groot is.

Daarom is het volgens de TWA noodzakelijk om een volwaardige zwaaiplaats met voldoende diepte te creëren net bovenwaarts de Europaterminal.

1. MANOEUVRES

In dit deel worden de zwaaimanoeuvres bij aankomst en vertrek aan de Europaterminal besproken. Er wordt uitgelegd hoe die manoeuvres het veiligst verlopen en waarom het niet altijd mogelijk is om dit zo te doen.

1.1. AANKOMSTMANOEUVRES

1.1.1. ALGEMEEN

Indien er dient afgemeerd te worden op een plaats waar er stroom staat wordt er bijna altijd tegenstroom afgemeerd. Dit is het eenvoudigste en vooral veiligste manoeuvre. Vóórstroom afmeren houdt een aantal risico's in.

1.1.2.1. ZWAAIEN VOORBIJ DE LIGPLAATS

De ligplaats wordt best voorbijgevaren voor er gezwaaid wordt. Vervolgens wordt de ligplaats met de stroom op kop en met een inscheerhoek benaderd. Op die manier verloopt het afmeren het veiligste. Met de stroom op kop de kade naderen geeft de best mogelijke controle op de manoeuvre en tijdens het uitgeven van de trossen vanaf het achterschip is het risico op een tros in de schroef te krijgen praktisch onbestaande dankzij de stroom.

1.1.3.2. ZWAAIEN VÓÓR DE LIGPLAATS

Zwaaien vóór de ligplaats en vervolgens deinzend de ligplaats naderen wordt enkel gedaan indien er niet voorbij de ligplaats gezwaaid kan worden. Deze manoeuvre uitvoeren zonder sleepbootassistentie is enkel mogelijk met schepen die zeer goed manoeuvreerbaar zijn. Achteruitvarende schepen zijn meestal slechts bestuurbaar met behulp van sleepboten, boegschroef (en hekschroef). Zelfs dan blijft een deinzend schip slechts zeer beperkt bestuurbaar.
De stroming verhoogt de relatieve naderingssnelheid in plaats van ze te verkleinen en zal moeten overwonnen worden om het schip te stoppen op de ligplaats. Indien de ligplaats met het achterschip benaderd wordt en er loopt iets mis zal dit zware schade aan het schip en de kade voor gevolg hebben.

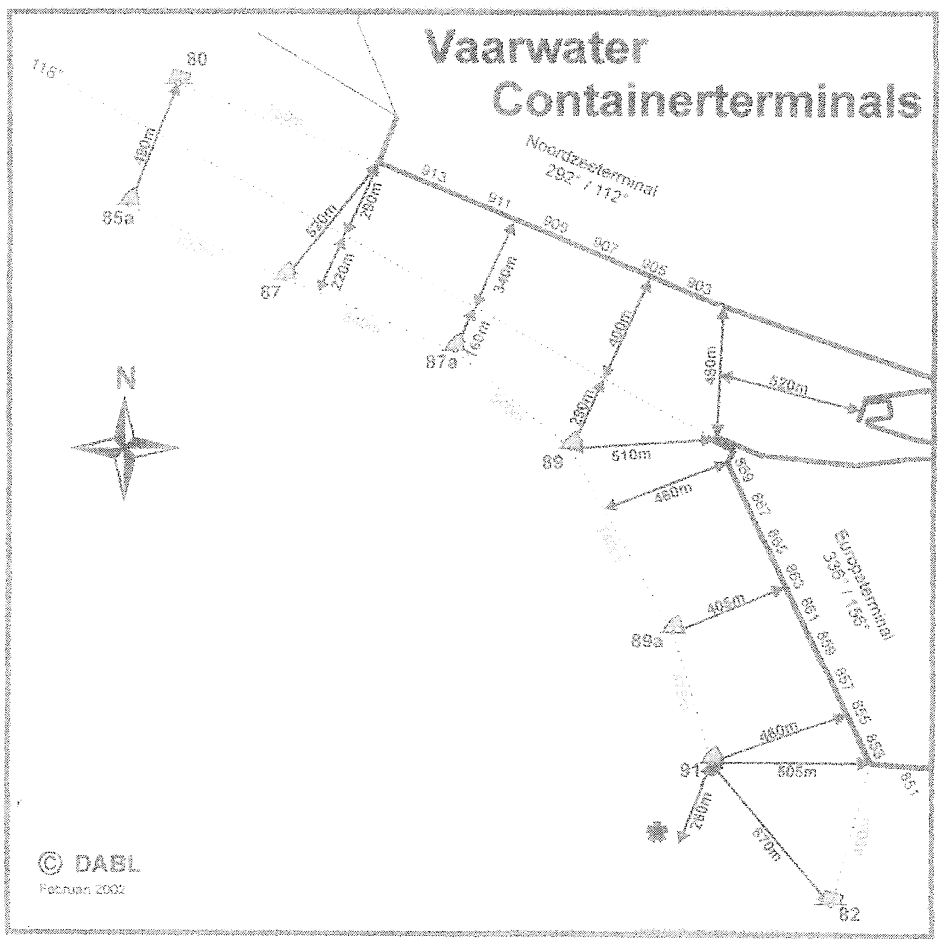
1.1.4.3. ZWAAIEN TER HOOGTE VAN DE LIGPLAATS

Zwaaien ter hoogte van de ligplaats is onder bepaalde omstandigheden een goede optie.
Om af te meren aan een kade die aan de bakboordzijde van het vaarwater ligt bij het naderen voorstroom (zoals aan de Europaterminal) is het aangewezen om over bakboord te zwaaien en niet over stuurboord. Men beschikt dan best over een linkse schroef of over voldoende sleepbootassistentie. Over stuurboord zwaaien ter hoogte van de ligplaats is niet zo gunstig omdat het schip na het zwaaien ter hoogte van de ligplaats aan de groene kant ligt en dus nog een grote dwarsscheepse verplaatsing moet maken tot de ligplaats. Inscheren gaat moeilijk omdat men niet meer vooruit mag komen.
Vóór de zwaaimanoeuvre aan te vangen moet men de vaart uit het schip halen door de machine te stoppen en meestal door daarna nog achteruit te slaan. Afhankelijk van de windrichting en sterkte zal bij het stoppen van de machine het schip vrij snel beginnen op te loeven. De overheersende wind ter hoogte van de Europaterminal is zuidwest zodat het schip dus meestal naar stuurboord zal oploeven. De meeste schepen hebben een rechtse schroef zodat bij het achteruit slaan deze beweging naar stuurboord nog versterkt wordt. De omstandigheden en de ligging van de Europaterminal zijn dus niet zo gunstig om deze manoeuvre uit te voeren. Vooral omdat, in tegenstelling met de Noordzeeterminal, de beschikbare ruimte er beperkt is.

1.1.2. VAARWATER VAN OUDENDIJK

1.1.2.1. BESCHRIJVING

Ter hoogte van de Europaterminal loopt het vaarwater van Oudendijk. Zoals te zien op de figuur is het vaarwater aan de afwaartse ligplaatsen (865 tot 869) en ter hoogte van de opwaartse ligplaatsen (853 tot 857) ongeveer 460 m breed maar versmalt in het midden tot een 405 m (ter hoogte van boei 89a).
De afstanden zijn genomen van de kaai tot de boeienlijn. Tussen boei 89a en boei 91 komt de 10-meterlijn een 50 m in de vaargeul zodat de beschikbare ruimte er afhankelijk van de diepgang van het schip en de waterstand meestal kleiner is.



Figuur: Vaarwater van Oudendijk

1.1.2.2. BESCHIKBARE ZWAAIRUIMTE

De beschikbare zwaairuimte over gans de lengte van de Europaterminal wordt verder beperkt als er schepen afgemeerd liggen aan de terminal.
Een containerschip is vaak 32 m breed (de recente zijn 40 à 43 m breed).
De neergelaten gieken van de walkranen die het schip laden en lossen reiken 52 m voorbij de kaaifenders.
Schepen die bunkerschepen of andere binnenvaartschepen langszij hebben mogen een gezamenlijke breedte innemen van 60 m.
Dit betekent dus dat de beschikbare zwaairuimte ter hoogte van boei 89a meestal slechts amper 350 m is. Aan de uiteinden iets meer: 400 m aan het afwaartse uiteinde en 350 à 400 m aan het opwaartse uiteinde afhankelijk van de diepgang van het schip en de waterstand.

De beschikbare zwaairuimte kan nog verder beperkt worden door het drukke binnenvaartverkeer ter hoogte van de terminal: bunkerschepen en binnenvaartschepen zijn er permanent aan het afmeren en ontmeren. De aankomst van een containerschip veroorzaakt meestal een groot aantal bewegingen: de binnenvaart ligt tot op het laatste ogenblik op de ligplaats van het containerschip om er te laden, lossen of wachten. Net op het ogenblik dat het zeeschip zijn zwaaimanoeuvre begint komt die binnenvaart dan in beweging.

1.1.2.3. DOORGAANDE SCHEEPVAART

Verder moet men dan natuurlijk nog rekening houden met de doorgaande scheepvaart. Het vaarwater van Oudendijk is druk bevaren. Opwaarts liggen nog tal van bestemmingen voor zowel zeeschepen als binnenvaartschepen: Boudewijnsluis, Van Cauwelaertsluis, Kallosluis, Royerssluis, diverse steigers, de Scheldekaaien en de Bovenschelde.
In de nabije toekomst zal daar dan nog het Deurganckdok bij komen. Als het Deurganckdok op volle toeren zal draaien wordt de containeroverslagcapaciteit van Antwerpen verdubbeld, met andere woorden het aantal grote containerschepen dat in de toekomst de Europaterminal zal passeren zal zeer groot zijn.

1.1.3. AANKOMST EUROPATERMINAL BIJ EBSTROOM

Bij ebstroom wordt er bakboord afgemeerd en hoeft er niet gezwaaid te worden. Enige uitzondering is de ACL schepen aan de roro terminal die steeds stuurboord afmeren en dus ook bij eb eerst zwaaien voor ze afmeren.
Deze schepen zwaaien net opwaarts hun ligplaats om vervolgens voorstroom af te meren aan de Europaterminal. Dankzij hun krachtige boegschroef en hekschroef zijn deze schepen goed manoeuvreerbaar en vooral door hun diepgang van ongeveer 95dm heeft deze manoeuvre zelden voor problemen gezorgd.
Er was slechts 1 kapitein van een ACL schip die het anders zag. Hij gaf er de voorkeur aan om te zwaaien ter hoogte van de sluisgeul en vervolgens overstuur naar de ligplaats te varen. Een manoeuvre dat zijn collega's en loodsen afkeurden omdat zwaaien bovenwaarts de terminal veiliger en minder hinderlijk is voor de andere vaarweggebruikers.

1.1.4. AANKOMST EUROPATERMINAL BIJ VLOEDSTROOM

Indien er bij aankomst vloed staat zal er eerst gezwaaid moeten worden.

Uitzonderingen hierop zijn:

- op vraag van de goederenbehandelaar om speciale stukken aan dek te kunnen zetten
- constructie van het schip: roro ramp enkel aan stuurboord of kraan om voorraden in te slaan
- als het wegens de verkeersdrukte te moeilijk is om te zwaaien
- bij mist kan het gebeuren dat er afgewogen wordt dat de nadelen van voorstroom af te meren kleiner zijn dan in die omstandigheden te moeten zwaaien

Noot: Het verzoek om voor stroom af te meren dient beoordeeld te worden door de loods, die rekening houdend met de omstandigheden kan adviseren om deze manoeuvre niet uit te voeren.

1.1.4.1. ZWAAIEN IN HET VAARWATER VAN OUDENDIJK

Zoals al aangehaald werd is bij vloed de meest aangewezen methode om af te meren de ligplaats voorbij te varen, te zwaaien en dan de ligplaats tegenstroom te naderen.
Met een effectief beschikbare breedte van 350 à 400 m vanaf boei 89a en verder opwaarts zullen schepen langer dan 230 m à 260 m zelden in goede omstandigheden kunnen zwaaien ter hoogte van de Europaterminal.
Daar komt nog bij dat zwaaien ter hoogte van afgemeerde containerschepen waar walkranen actief zijn of waar bunkerschepen langzij liggen niet aan te raden is wegens de zware consequenties bij een ongeval.

1.1.4.2. ZWAAIEN BOVENWAARTS EUROPATERMINAL

Indien de omstandigheden aan de Europaterminal het niet toelaten om in het vaarwater van Oudendijk te zwaaien en dat de diepgang het toelaat wordt er net bovenwaarts de Europaterminal, op de drempel van de Frederik gezwaaid.

1.1.4.3. ZWAAIEN VOOR DE SLUISGEUL ZV-BE

Indien de diepgang van het schip niet toelaat om op de drempel van de Frederik te zwaaien blijft er slechts één mogelijkheid over: zwaaien ter hoogte van de sluisgeul en deinzend naar de ligplaats varen.
Het zwaaien voor de sluisgeul is hinderlijk voor de scheepvaart van en naar de sluizen en ook voor schepen van en naar de Noordzeeterminal.
Daarenboven is het deinzend voorbij varen van gemeerde schepen (zeevaart en binnenvaart) aan de Europaterminal een risicovolle zaak. In het recente verleden hebben zich al een aantal bijna ongevallen voorgedaan die bij alle betrokken partijen tot grote ongerustheid geleid hebben.

Ter illustratie enkele meldingen van bijna ongevallen door de terminaluitbater aan het loodswezen:

Op 28 november 2002 omstreeks 20h30, op de Europaterminal Kaai 869, waren twee van onze gantries werkzaam op het binnenschip ORIDA dat afgemeerd lag tussen de palen 19 en 24. Op een bepaald ogenblik stelden de kraanmannen vast dat het naderende zeeschip ATLANTIC CONVEYOR juist voor hun werkradius begon met de zwaaimanoeuvre. Hierdoor kwam het achterschip zeer dicht in de

buurt van de klap van beide gantries. Indien het schip nog iets verder achteruit was gekomen hadden de kraanmannen geen mogelijkheid meer gehad om zich in veiligheid te brengen.

Op maandag 30 juni 2003 omstreeks 18h00 verliet het m/v MSC MARIANNA kaai 861 in achterwaartse richting, met de bedoeling de zwaaimanoeuvre in de sluiskom uit te voeren. Hierbij diende het schip echter langs m/v ABU DHABI te varen dat in volle belading was op kaai 865-867. Bij het afdraaien in de richting van de sluiskom is m/v MSC MARIANNA rakelings langs de gantries gekomen. Volgens een kraanman is het schip op ong. 1 meter van zijn gantry gepasseerd.

Op zondag 03 augustus 2003, rond het middaguur, werd op kaai 913 vastgesteld dat het aankomende zeeschip, m/v ELBE BRIDGE, rakelings langs de vier containerkranen, werkzaam op m/v OOCL KOREA, passeerde. Wij hebben toen met 4 ploegen gedurende 20 minuten stil gelegen. De ontsteltenis bij de kraanmannen was op dat ogenblik zeer groot.

Op maandag 04 augustus 2003, rond 12h30, deed zich soortgelijke situatie voor op de Europaterminal kaai 869, toen het containerschip m/v MSC VIVIANA (ex-sluis en bestemd voor kaai 869) rakelings langs gantry N°6 passeerde. Deze kraan was werkzaam in het midden van m/v CONTSHIP CHAMPION. Volgens onze kraanman passeerde m/v MSC VIVIANA op ong. één meter van de klap.

1.2. VERTREKMANOEUVRES

1.2.1. ALGEMEEN

Containerschepen die bij aankomst niet gezwaaid werden en dus bakboord afgemeerd liggen aan de Europaterminal moeten, ongeacht hoe de stroming op dat ogenblik loopt, bij vertrek eerst zwaaien voor ze kunnen afvaren.

Om een ligplaats te verlaten waar stroom staat wordt handig gebruik gemaakt van de stroom. Er wordt een uitscheerhoek gevormd en het schip zal op een eenvoudige en veilige manier de kade verlaten.

De loods dient voor het vertrek na te gaan of de walkranen op een veilige plaats staan. Onder veilige plaats wordt verstaan voorbij de ligplaats van het schip of ter hoogte van de plaats waar het schip de kade eerst zal verlaten.

1.2.2. ZWAAIEN TER HOOGTE VAN DE EUROPATERMINAL

Indien er voldoende ruimte is ter hoogte van de ligplaats kan er aansluitend in één vloeiende beweging gezwaaid worden.
Een schip dat bakboord aan de Europaterminal gemeerd ligt zal bij ebstroom met de kop eerst de kade verlaten en over stuurboord zwaaien. Bij vloed zal het met het achterschip eerst de kade verlaten en aansluitend bakboord zwaaien.
Afhankelijk van de omstandigheden wordt hier van afgeweken en wordt het schip eerst naar het midden van de rivier gewerkt om vervolgens te zwaaien (meestal over stuurboord).

Met een effectief beschikbare breedte van 350 à 400 m zullen schepen langer dan 230 m à 260 m zelden in goede omstandigheden kunnen zwaaien ter hoogte van de ligplaats. Daar komt nog bij dat zwaaien ter hoogte van afgemeerde containerschepen waar walkranen actief zijn of waar bunkerschepen langzij liggen niet aan te raden is wegens de zware consequenties bij een ongeval.

Goede afspraken vóór het losgooien vermijden problemen met de scheepvaart die op dat ogenblik voorbij moet.

1.2.3. ZWAAIEN BOVENWAARTS DE EUROPATERMINAL

Indien de scheepslengte te groot is om ter hoogte van de ligplaats te zwaaien is het aangewezen om het schip af te werken en vervolgens vooruit te varen tot op een plaats waar wel gezwaaid kan worden. Voor schepen die van de Europaterminal vertrekken is de aangewezen plaats om dan te zwaaien dus bovenwaarts de terminal.

1.2.4. ZWAAIEN VOOR DE SLUISGEUL ZV-BE

De ruimte ter hoogte van de ligplaats laat meestal niet toe om met schepen groter dan 230 à 260 m ter plaatse te zwaaien. Als wegens de diepgang op dat ogenblik net bovenwaarts de Europaterminal niet voldoende water staat om daar te zwaaien blijft er slechts één mogelijkheid over: zwaaien vóór de geul van de sluizen. Het schip moet eerst naar het midden van het vaarwater gewerkt worden om vervolgens deinzend naar de zwaaiplaats vóór de sluizen te gaan.
Bij vloed verloopt dit traag en is het niet altijd eenvoudig om te vermijden te dicht bij de punt van de Europaterminal te komen tijdens het zwaaien zelf.
Bij eb is dit iets eenvoudiger, hoewel er steeds rekening dient gehouden te worden met de wind die het schip meestal in de richting van de kade duwt.

Deze manoeuvre houdt grote risico's in als er tijdens het deinzen een ander gemeerd schip gepasseerd moet worden. De vloedstroom en vooral de overheersende zuidwestelijke wind verzetten het deinzende schip naar de kade toe. Omdat het schip uit stilstand vertrekt en daarna slechts met lage snelheid vaart (grote snelheden deinzend zijn niet mogelijk met die schepen) is de drift groot.
In het recente verleden hebben zich bij zulke manoeuvres al een aantal bijna ongevallen voorgedaan (cf. de meldingen van HNN).

De loodsen vrezen dat vroeg of laat zo een manoeuvre slecht zal aflopen. Telkens deze manoeuvre onder ongunstige weersomstandigheden uitgevoerd wordt is de kans reëel dat er zich een ernstig ongeval voordoet. Indien een dergelijk deinzend schip één of meerdere walkranen of een bunkerschip raakt zullen de gevolgen op alle vlakken dramatisch zijn. De kans dat er dodelijke slachtoffers vallen is groot. De economische schade zal enorm zijn.

1.3. BESLUIT

Er werd uitvoerig aangetoond dat in een aantal gevallen marginale containerschepen, bij gebrek aan alternatieven, gedwongen worden om aan de Europaterminal risicovolle manoeuvres uit te voeren waarbij de schade bijzonder groot zou zijn moest zulk een manoeuvre mislopen.

In het recente verleden hebben zich al een aantal bijna ongevallen voorgedaan die bij alle betrokken partijen tot grote ongerustheid geleid hebben.

De terminaluitbater HNN vreest dat een ongeval zeer nadelige gevolgen zal hebben voor zijn activiteiten en voor de toekomst van de haven van Antwerpen.

De kraanmannen van de Europaterminal vrezen voor hun leven moest een schip een kraan aanvaren.

De loodsen zijn zich ten volle bewust van het probleem en wensen zo snel mogelijk een oplossing voor dit probleem.

HNN heeft een werkgroep opgericht (Nautische Werkgroep HNN) om, samen met onder andere het loodswezen, naar oplossingen te zoeken.
Op die vergaderingen waren de aanwezigen allesbehalve optimistisch voor de toekomst. De stijging van de containertrafiek en de schaalvergroting in de containervaart zullen zich de volgende jaren verder zetten zodat de problemen nog zullen toenemen.

De toegenomen containertrafiek en de verkeersproblemen op de weg zullen het binnenvaartverkeer op de Schelde drastisch doen stijgen en voor toenemende problemen op de Schelde zorgen.

2. EVOLUTIE EN PROGNOSES MARITIEM CONTAINERVERKEER

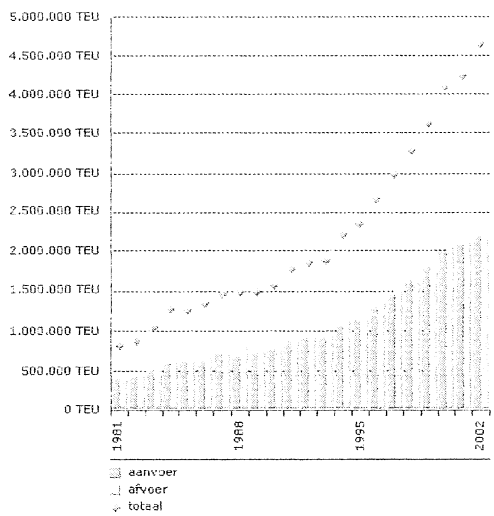
In dit deel zijn cijfers en documentatie te vinden die de evolutie in de containervaart schetsen. Aan de hand van prognoses die gemaakt werden in het kader van diverse studies wordt getracht een beeld te vormen van het toekomstige containerverkeer op de Schelde.

2.1. CONTAINEROVERSLAG

2.1.1. GROEI CONTAINEROVERSLAG

Uit de statistieken van het Havenbedrijf blijkt duidelijk wat voor een spectaculaire groei het containerverkeer heeft gekend sinds 1990 (zie bijlage 1 en 2 "Port of Antwerp – History of container traffic")

In 1990 bedroeg de containeroverslag 1.5 miljoen TEU en in 2003 is die gestegen tot 5.5 miljoen TEU. Een stijging van maar liefst 252 % op 13 jaar tijd.
In gewicht is de stijging zelfs nog groter: van 16.6 miljoen ton naar 61.4 miljoen ton, of een stijging van 271 %.



Maritiem containerverkeer in TEU

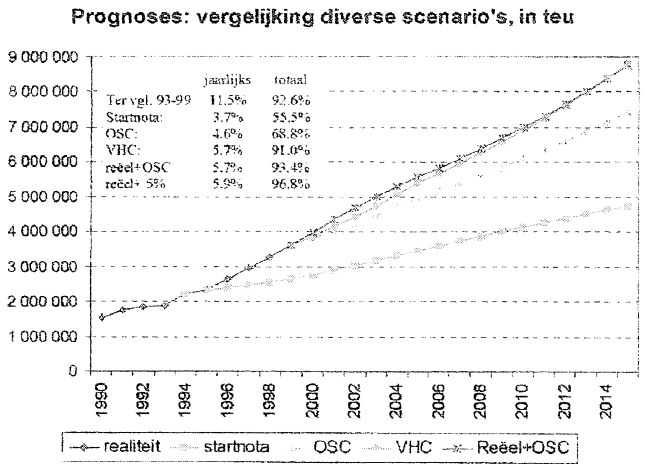
Dat de trend nog lang niet gestopt is bewijzen de cijfers voor het eerste kwartaal van 2004: een stijging van 16 % ten opzichte van het eerste kwartaal van 2003.

2.1.2. PROGNOSE CONTAINEROVERSLAG IN ANTWERPEN

In het kader van het project Langetermijnvisie Schelde-estuarium werd het onderzoek 'nut en noodzaak verruiming vaarweg van en naar de havens in het Scheldebekken' opgezet vanuit de werkgroep Toegankelijkheid, teneinde na te gaan welke schepen de Schelde in de toekomst moeten kunnen bevaren om het huidige welvaartspeil in de regio minstens te kunnen behouden.

De studie dateert van 2000 en citeert de Vlaamse Haven Commissie die, uitgaande van een jaarlijkse groei van 5.7 % over de periode 1999-2015, voorzag dat de totale containeroverslag in Antwerpen in 2015 zou stijgen tot 8.8 miljoen TEU.

Figuur II.1 : Prognoses voor de containeroverslag in de haven van Antwerpen



Reëel+OSC = toepassing van voorspelde groeivoeten door OSC op Antwerpse containertrafiek van 1999

Bron : Havenbedrijf Antwerpen.

In de studie werd uitgegaan van een jaarlijkse groei van 5.7 %. Die ligt aanzienlijk onder de gerealiseerde groei over de periode 1993 – 2003 zodat het zeer waarschijnlijk is dat de totale containeroverslag in 2015 de 8.8 miljoen TEU ruim zal overschrijden.

Op gebied van containerbehandeling is Antwerpen op dit ogenblik de snelst groeiende haven in de Hamburg – Le Havre range.

2.1.2. PROGNOSES CONTAINERSCHEPEN IN ANTWERPEN

Bij de uitwerking van de studie 'nut en noodzaak verruiming vaarweg van en naar de havens in het Scheldebekken' werden drie mogelijke scenario's gebruikt als referentiekader.
Deze scenario's en hun gevolgen voor de haven van Antwerpen zijn:

2.1.2.1. CONSOLIDATIESCENARIO

In dit scenario wordt verondersteld dat de containerdiensten op de lange vaart zullen worden uitgevoerd in alternatieve 'loops' met cellulaire containerschepen van maximaal 7 000 tot 9000 TEU. Er wordt vanuit gegaan dat verdere schaalvergroting economisch onverantwoord is. Vanaf 9 000 TEU wordt in dit scenario zelfs een negatieve schaaleconomie voorop gesteld.
(Recentere studies tonen aan dat dit slechts vanaf 12500 TEU het geval zal zijn).

Antwerpen dient in dat geval maximaal voordeel te blijven halen van de landinwaartse ligging voor 'transit'ladingen naar het continentale hinterland en de laadcentra in het achterland. De aanlopen door de belangrijkste rederijen en allianties met schepen van 7 000 tot 9 000 TEU zullen echter steeds meer afhankelijk worden van de soliditeit van de garantie zonder enig tijdverlies en in volledige zekerheid naar en van Antwerpen te kunnen varen. De Schelde tot de Antwerpse containerterminals moet dus kunnen voldoen aan de eisen van diepgang, lengte en breedte welke door 9 000 TEU schepen worden gesteld. Dit is nodig indien de Antwerpse haven wil vermijden in een nadelige concurrentiepositie te worden geplaatst ten opzichte van vooral Rotterdam, Hamburg, Bremerhafen en Le Havre, vier containerhavens waar de nodige aanpassingen reeds door de autoriteiten werden aanvaard. Ook Wilhelmshaven en Duinkerken dienen zich aan als concurrenten op de containerbehandelingsmarkt. Vereiste maximale diepgang op de Schelde om volledig tij-onafhankelijk de Schelde tot Antwerpen te kunnen op- en afvaren met de grootste categorie van containerschepen welke in dit scenario in Noord-West Europa verwacht worden is 145 tot 150 dm.

2.1.2.2. MAXIMALE SCHAALVERGROTING

Dit scenario heeft als basisaanname de schaalvergroting door het inzetten van de grootst mogelijke containerschepen op de langste en dikste vaarroutes. Containerschepen van 12 000 tot 15 000 en mogelijk zelfs tot 18 000 TEU zullen in dit scenario in de vaart worden gebracht rond 2015. Dit zal dan leiden tot verregaande wijzigingen in de maritieme geografie van de lijndiensten en een hieruit vloeiende herschikking van de vaarschema's.
Voor de haven van Antwerpen biedt het scenario van maximale schaalvergroting een uitzonderlijke kans om de transitfunctie naar continentaal Europa verder optimaal te ontwikkelen en het potentieel van ladingcreatie dat door deze functie wordt geboden zo volledig mogelijk te verwezenlijken. De keuze van Rotterdam als aanloophaven van +12 000 TEU schepen, wanneer deze dan toch naar Noord-West Europa zouden varen, verandert hier niets aan. De zeetoegangsweg naar Antwerpen moet dan evenwel zonder tijdverlies toelaten de grootste 'feederschepen', die vanuit de 'globale hub' Noord-West Europa bedienen, of de grootste schepen die worden ingezet op de directe Noord-Zuidverbindingen, te laten op- en afvaren naar en van Antwerpen. Dit veronderstelt dat de haven over voldoende diepgang beschikt om, getij-onafhankelijk, schepen van 6 000 TEU met een maximale diepgang van 140 dm bij volle belading te ontvangen.

2.1.2.3. COMBINATIESCENARIO

In dit scenario kiezen enkele van de belangrijkste containerrederijen en allianties voor maximale schaalvergroting (containerschepen van 12 000 TEU en meer) en een herstructurering van de vaarschema's. De andere vooraanstaande rederijen blijven dan evenwel hun diensten aanbieden op basis van een combinatie van 'end-to-end' en 'hub-and-spoke' diensten, met de inzet van een vloot van schepen van maximaal 7 000 tot 9 000 TEU.
Antwerpen heeft sowieso geen kans om door 12 000 TEU containerschepen te worden aangelopen. De noodzaak om tot 9 000 TEU containerschepen zonder tijdverlies te kunnen ontvangen blijft in dit scenario geldig zoals dit ook reeds voor het Consolidatiescenario het geval was. De maximale beschikbare tijonafhankelijke diepgang die nodig zal zijn kan dus op 145 à150 dm worden bepaald.

2.1.2.4. AANTAL CONTAINERSCHEPEN IN ANTWERPEN

In het eindrapport "Nut en noodzaak verruiming vaarweg van en naar de havens in het Scheldebekken" van april 2000 wordt er een prognose gemaakt van het zeevaartverkeer in het Scheldebekken.
Tabel B.II.15 (zie bijlage 14) geeft een ruwe schatting van het aantal containerschepen in de haven van Antwerpen in 2020. Volgens die studie zullen er in 2020 een 5000-tal containerschepen Antwerpen aanlopen. Als we daar de andere verwachte zeeschepen bij tellen komen we voor 2020 uit op meer dan 20.000 schepen, met andere woorden een sterke stijging ten opzichte van de 15.724 schepen in 2003 (zie bijlage 4).
De afgelopen jaren is de containertrafiek sterker gestegen dan de prognoses zodat het aantal schepen nog groter zal zijn.

2.1.4. CONTAINERCAPACITEIT VAN ANTWERPEN

Omdat de bestaande containerterminals hun maximumcapaciteit bereikt hebben en om tegemoet te komen aan de exponentiele groei wordt het Deurganckdok gebouwd. Wanneer het dok volledig operationeel is, zal er daar meer dan 5.5 miljoen TEU kunnen behandeld worden. Met andere woorden zal de containercapaciteit van Antwerpen verdubbelen tot 11 miljoen TEU per jaar.

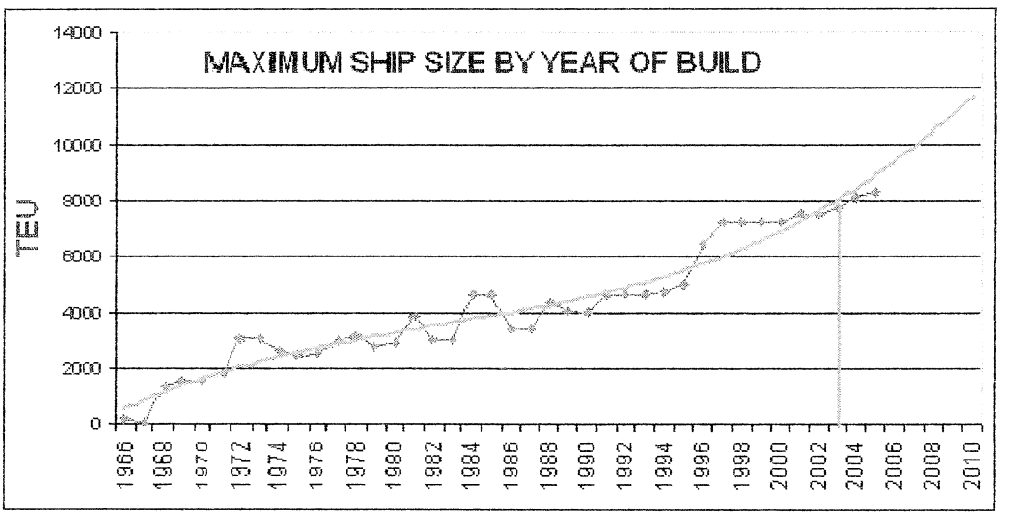
Terwijl de bouw van het Deurganckdok nog in volle gang is, pleit het Antwerps Havenbedrijf voor een versnelde aanleg van een tweede haven, het Saeftingedok. Het pleidooi houdt direct verband met de spectaculaire groei van de containeroverslag, afgelopen jaar. De overslag steeg met 15 procent en loopt jaren voor op de meest optimistische prognoses. De groei ligt nu 12 jaar voor op de prognoses van 8 jaar geleden. De zaken evolueren dus nog sneller dan gedacht (zie bijlage 7).

2.2. SCHAALVERGROTING IN DE CONTAINERVAART

2.2.1. SHIPPING WORLD AND SHIPBUILDER OCT 2003

Een studie uitgevoerd in opdracht van Lloyd's Register (bijlage 9) toont aan dat de schaalvergroting in de containervaart zich zal doorzetten tot schepen van ongeveer 12.500 TEU. De eerste schepen van die grootte kunnen al in 2010 in de vaart komen.

Onderstaande grafiek uit diezelfde studie toont de trend om steeds grotere containerschepen te bouwen.



Bijlage 5 en 6 geven ook een goed beeld van de schaalvergroting in de containervaart. Ze werden geschreven ter gelegenheid van de eerste aanloop van de OOCL Rotterdam en de OOCL Shenzhen in Rotterdam. Deze schepen zijn 323 meter lang, bijna 43 meter breed, hebben een maximum diepgang van 145 dm en kunnen 8.063 TEU vervoeren.

Door de verdieping van de Schelde kunnen er momenteel schepen tot 5000 TEU tijongebonden naar Antwerpen.

Schepen van 8000 TEU hebben een maximale diepgang van 140 à 145 dm.

2.2.2. BESTELLINGEN VAN REDERIJEN

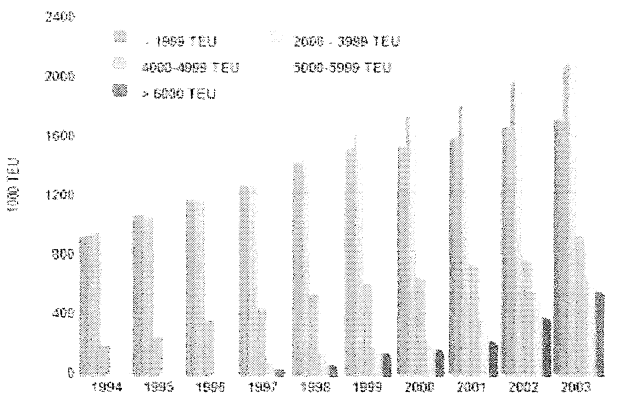
Momenteel zijn wereldwijd bijna honderd schepen met een laadvermogen van meer dan 8000 TEU in bestelling.

De Franse rederij CMA CGM bijvoorbeeld heeft bij Hyundai Heavy Industries acht containerschepen met een capaciteit van 8.189 TEU besteld. De schepen zullen in de loop van 2006 in de vaart komen en zijn in principe bestemd voor de French Asia Line (FAL) tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. In die dienst varen nu acht schepen met een capaciteit van 6.447 tot 6.734 TEU.

In navolging van vele andere reders, zal Evergreen ook schepen van 8.000 TEU exploiteren. In april werd bekend dat de Taiwanese rederij acht schepen van 8.076 TEU die Conti Reederei bij Samsung laat bouwen, in lange-termijncharter zal nemen. Ze komen vanaf maart 2005 in dienst.

2.2.3. ISL SHIPPING STATISTICS AND MARKET REVIEW 2003

At the beginning of 2003, 408 fully cellular container ships, equal to a share of 35.8 per cent of the total TEU-capacity of the world cellular container fleet, were attributable to sizes above 4,000 TEU. Moreover 82 container ships with approx. 546,000 TEU were attributable to size categories above 6,000 TEU.
The largest container ships in service at the beginning of 2003 – the "Hamburg Express"-series - had a capacity of 7,500 TEU. According to latest announcement the worlds largest carrier is the "OOCL Shenzhen" with a capacity of 8,063 TEU.



Container fleet development by TEU-size classes as of January 1st, 1994 - 2003

2.2.4. SCHAALVERGROTING AAN TERMINALS HNN

Dat die containerschepen van de laatste generatie ook naar Antwerpen zullen komen blijkt onder meer uit de informatie van de terminaluitbater HNN. Om commerciële redenen kan hij weliswaar de naam van zijn klanten niet vermelden.

* Lijndienst "A" op Noordzee terminal heeft nu schepen van 5.668 TEU in de vaart en zal deze schepen in de loop van 2004 vervangen door schepen van 8.200 TEU. Tegen einde 2005 spreken zij van schepen van 9.200 TEU.

* Lijndienst "B" momenteel op kaai 869 zoekt de huidige dienst te gaan bedienen met schepen van 5500 & 6000 TEU.

* Lijndienst "C" momenteel op kaai 913, bedient de service nu al met schepen van 5642 tot 6732 teu.

* Lijndienst "D" momenteel op kaai 869 bedient de service nu al met schepen van 6.750 TEU.

* Lijndienst "E" momenteel op kaai 913 overweegt schepen van 7800 tot 8200 TEU.

* Lijndienst "F" momenteel op kaai 913 bedient de service nu al met schepen van 6.600 TEU.

2.2.5. STATISTIEKEN KAREL VAN KEER

Uit de persoonlijke statistieken van één superloods valt die schaalvergroting ook goed af te leiden. Van 1 januari 1997 tot zijn pensionering in februari 2004 beloodste hij 223 schepen van méér dan 200 m. Daarvan waren er 162 containerschepen. 111 van of naar één van de Scheldeterminals. 74 van of naar de Europaterminal.
Opvallend is dat van die 74 schepen er 6 een diepgang van 120 dm of méér hadden en dat die allen ná 2000 beloodst werden.

Datum	Naam Schip	Lengte m	Breedte m	Diepgang dm	Ligplaats
25-jan-03	MSC Luise	305	40,0	110	ECT
24-okt-03	Ever Royal	294	32,2	110	ECT
05-feb-98	Qatari Ibn Al Fuja'a	212	32,2	112	ECT
11-jan-99	Deira	276	32,2	112	ECT
29-dec-99	Ming West	275	32,2	112	ECT
28-sep-01	P&O Nedlloyd Marseille	21O	32,2	112	ECT
26-sep-97	Al Ihsa'a	212	32,2	113	ECT
14-feb-99	Alabdali	277	32,2	113	ECT
15-feb-97	Ville de Sagitta	240	32,2	115	ECT
25-mrt-01	Al Farahidi	276,5	32,2	115	ECT
11-sep-02	APL Agate	275	40,0	115	ECT
28-aug-00	Al Farahidi	277	32,2	116	ECT
01-mrt-01	MSC Samia	264,5	32,2	116	ECT
13-feb-99	Ming Zenith	276	32,2	117	ECT
03-sep-02	Najran	276,5	32,2	120	ECT
03-feb-O3	Abu Dabi	276,5	32,2	120	ECT
24-mrt-00	Ming East	276	32,2	121	ECT
18-mrt-03	MSC Vanessa	304	40,0	126	ECT
17-apr-00	Al Abdali	276	32,2	127	ECT
06-mrt-03	APL Hongkong	280	40,0	136	ECT

Tabel: Schepen van/naar de Europaterminal met een diepgang groter dan 110 dm periode 1/1/1997 en 3/2/2004 (gesorteerd op diepgang).

2.3. HET DEURGANCKDOK

Het Deurganckdok zal de toename van de containertrafiek voor zijn rekening moeten nemen. De bestaande terminals in Antwerpen zitten vol en werken nu al aan de maximale capaciteit.
Wanneer het Deurganckdok volledig operationeel is, zal er daar meer dan 5.5 miljoen TEU kunnen behandeld worden. Dit betekent een grote toename van het verkeer op de Schelde en in het bijzonder ter hoogte van de Europaterminal. Alle verkeer van en naar het Deurganckdok moet er immers passeren. Door de schaalvergroting in de containervaart zullen een groot deel van die schepen marginale schepen zijn van méér dan 300 m en met een diepgang van 130 à 140 dm en waarschijnlijk nog meer. MSC informeerde onlangs zelfs of het mogelijk zal zijn om met schepen van 400 m naar het Deurganckdok te komen.

De toenemende problemen op de wegen rond Antwerpen en de noodzaak om containers van linker naar rechteroever te vervoeren zullen het binnenvaartverkeer op de Schelde spectaculair doen toenemen. Dit zal een verdere toename van het drukke scheepvaartverkeer op de Schelde voor gevolg hebben.

Om een idee te hebben van het aantal schepen dat naar het Deurganckdok zal gaan gebruiken we de cijfers van de huidige containerterminals voor de sluizen.

Jaar	Europa Terminal	Noordzee Terminal	Totaal
2002	1149	945	2094
2003	1232	958	2190

Tabel: Aantal behandelde schepen aan de terminals

In 2003 liepen 2190 schepen de terminals aan en werd er in totaal 2.5 miljoen TEU behandeld. Met de huidige vloot containerschepen betekent dit dus dat er ongeveer 4818 schepen per jaar het Deurganckdok zouden aanlopen voor 5.5 miljoen TEU. Dit is gemiddeld een 13-tal schepen en dus 26 bewegingen per dag.
Uitgaande van de prognose van de Vlaamse Haven Commissie (in totaal ongeveer 5000 schepen voor 8.8 miljoen TEU per jaar in Antwerpen)
geeft dit 3125 schepen per jaar en dus 17 bewegingen per dag.

2.4. BESLUIT

De schaalvergroting in de containervaart is volop aan de gang. Het is nog niet duidelijk waar die zal eindigen, maar zeker is wel dat de haven van Antwerpen de volgende jaren aangelopen zal worden door steeds meer marginale containerschepen.

Het laatste decennium hebben we een spectaculaire groei van de containeroverslag gekend in Antwerpen. De prognoses zijn dat deze evolutie zich nog verder zal doorzetten.

Ondanks de schaalvergroting wordt een stijging verwacht van het totale aantal schepen dat naar Antwerpen zal komen.

Het binnenvaartverkeer op de Schelde zal spectaculair toenemen. Er zullen hoe langer hoe meer containers van de ene naar de andere terminal vervoerd worden over het water.

3. BEPERKINGEN EN NADELEN VAN DE ZWAAIPLAATSEN

Schepen met de Europaterminal als ligplaats kunnen momenteel op drie plaatsen zwaaien:

- net bovenwaarts de Europaterminal
- ter hoogte van de ligplaats
- voor de sluisgeul

3.1. ZWAAIPLAATS VOOR DE SLUISGEUL ZV - BE

Onder bepaalde omstandigheden kan dit een goede zwaaiplaats zijn voor schepen die de Europaterminal als ligplaats hebben.

Zoals al uitvoerig uitgelegd in het eerste deel houdt deze manoeuvre echter grote risico's in als er deinzend van of naar de ligplaats aan de Europaterminal een ander gemeerd schip gepasseerd moet worden. Telkens deze manoeuvre onder ongunstige weersomstandigheden uitgevoerd wordt is de kans reëel dat er zich een ernstig ongeval voordoet.

Bovendien is de verkeersdrukte ter hoogte van de sluisgeul nu al van dien aard dat de andere scheepvaart geregeld gehinderd wordt door een schip dat er moet zwaaien.
Telkens een schip moet zwaaien voor de sluisgeul is de toegang tot de Zandvliet- en Berendrechtsluis versperd. Vertrekkende schepen moeten blijven wachten in de sluis tot de zwaaimanoeuvre voltooid is. Aankomende schepen moeten ruim op tijd op de hoogte gebracht worden. Ze nemen het zekere voor het onzekere en vertragen met een veiligheidsmarge zodat het tijdsverlies dat ze oplopen groter is dan juist maar de tijd van de zwaaimanoeuvre.
Het gevolg is dat de schutting vertraging oploopt en dat heeft dan weer gevolgen voor de schepen die na die schutting gepland werden.
Een zwaaimanoeuvre voor de sluisgeul kan zodoende vertragingen veroorzaken voor een ganse reeks schepen en nog uren nadien voor problemen zorgen.
Soms leidt dit zelfs tot gevaarlijke situaties.
Dat er zich regelmatig moeilijke situaties voordoen ter hoogte van de Europaterminal en de sluisgeul bewijzen volgende twee recente voorvallen:

Op zaterdag 3 april omstreeks 08h00 krijgt de opvarende Contship Indigo (260m) thv Saeftinghe te horen dat de CMA CGM Licorne niet vertrekt van haar ligplaats op de Euroterminal. Reden: na die nacht aangevaren te zijn geweest, moet zij nog herstellingswerken uitvoeren. De binnenschepen voor en achter de CGM CMA Licorne weigeren plaats te maken om een uitwijkligplaats voor de Contship Indigo te voorzien. Het is plaatselijk laag water, de Contship Indigo neemt alleszins een tweede sleeepboot, en beslist op de geul Berendrecht/Zandvliet te komen wachten, met een anker erbij. Zodoende blokkeert de Contship Indigo de uitvaart van twee zeeschepen uit de Zandvlietsluis.

Op maandag 5 april moet de MSC Marianne (304m, 128dm) ten laatste om 05h45 vertrekken (gezwaaid en slaags) om binnen zijn tijvenster te varen. (HW prosper: 04h19). Als de rivierloods om 05h00 aan boord is en achteruit naar de geul Berendrecht/zandvliet wil gaan zwaaien, wordt hem dat verhinderd doordat er eerst een doorvaart naar Kallosluis voorbij moet (Arrow-type), waarna twee zeeschepen de Berendrechtsluis aanlopen (150 en 185m), en één container-feeder van de Noordzeeterminal naar de Europaterminal verhaalt.

Vooral de situatie op maandag 5 april is typisch en doet zich zéér regelmatig voor.

Omdat de twee terminals op maximale capaciteit werken trachten de terminaluitbaters "idle-time" van kranen en ploegen te vermijden en omdat de containerschepen in een zeer strikt schema varen, zonder enige reserve, worden de ETD's (Estimated Time of Departure) zeer scherp gesteld. Regelmatig lopen de laad- en losoperaties uit of zijn er technische problemen op het schip dat aan de terminal ligt zodat de ligplaats niet vrij is op het ogenblik dat het volgende containerschip al ter hoogte van de ligplaats aangekomen is. In combinatie met het verkeer van en naar de sluizen leidt dit dan tot zeer complexe verkeerssituaties.

3.2. ZWAAIPLAATS VAARWATER VAN OUDENDIJK

Met een effectief beschikbare breedte van 350 à 400 m zullen schepen langer dan 230 m à 260 m zelden in goede omstandigheden kunnen zwaaien ter hoogte van de Europaterminal.
Daar komt nog bij dat zwaaien ter hoogte van afgemeerde containerschepen waar walkranen actief zijn of waar bunkerschepen langzij liggen niet aan te raden is wegens de zware consequenties bij een ongeval.

De beschikbare zwaairuimte kan nog verder beperkt worden door het drukke binnenvaartverkeer ter hoogte van de terminal: bunkerschepen en binnenvaartschepen zijn er permanent aan het afmeren en ontmeren. De aankomst van een containerschip veroorzaakt meestal een groot aantal bewegingen: de binnenvaart ligt tot op het laatste ogenblik op de ligplaats van het containerschip om er te laden, lossen of wachten. Net op het ogenblik dat het zeeschip zijn zwaaimanoeuvre begint komt die binnenvaart dan in beweging.

3.3. ZWAAIPLAATS BOVENWAARTS EUROPATERMINAL

Dit is de aangewezen plaats om te zwaaien voor schepen met als ligplaats de Europaterminal.
Voor een groot deel van de schepen zijn diepte en breedte er echter ontoereikend om daar te zwaaien.

3.4. ZWAAIPLAATS DEURGANCKDOK

Het is nu al duidelijk dat de zwaaiplaats voor het Deurganckdok op bepaalde ogenblikken intensief gebruikt zal worden door de schepen van dit dok. Veel schepen zullen met een marginale diepgang aankomen en vertrekken en dus rond dezelfde tijd hun zwaaimanoeuvre moeten uitvoeren. Die situatie doet zich nu al regelmatig voor aan de huidige containerterminals.
Marginale schepen die gebruik moeten maken van de zwaaiplaats hebben een tijvenster en kunnen niet veel tijd verliezen.

Bovendien is tijdens een zwaaimanoeuvre vóór het Deurganckdok de toegang tot het dok versperd. Dit betekent dat een ander containerschip (marginale schepen zullen bovendien tijgebonden zijn) het dok niet kan in- of uitvaren.
Het binnenvaartverkeer van en naar het Deurganckdok zal zeer intensief zijn, en zal eveneens vertraging oplopen telkens er een schip moet zwaaien.

Het is onverantwoord om deze zwaaiplaats nog extra te belasten met de zwaaimanoeuvres van de schepen van de Europaterminal.

Niet enkel de zwaaiplaats zou overbelast worden, ook het vaarwater van de Europaterminal naar het Deurganckdok zou nodeloos overbelast worden.

De zwaaiplaats gebruiken voor schepen van en naar de Europaterminal betekent ook extra tijdsverlies voor die schepen. De afstand is misschien niet zo groot, maar wordt aan een lage snelheid afgelegd zodat het tijdsverlies wel degelijk relevant zal zijn.
Er zou een extra afstand van in totaal 3 mijl (2 x 1.5 mijl) afgelegd moeten worden. Aan een snelheid van 6 knopen neemt dit dus een half uur in beslag. Als men dan weet dat een schip er ongeveer 2.5 uur over doet om van Vlissingen naar Antwerpen te varen betekent dit dus een toename van de reistijd met 20 % .

De sleepboten hebben langer werk en zijn dus minder snel beschikbaar voor de andere schepen. Het gebeurt nu al regelmatig dat er gewacht moet worden op de sleepboten van een ander schip. De sleepkosten zullen stijgen omdat de sleepboten in meerdere secties gebruikt worden.

Om de concurrentiepositie van Antwerpen veilig te stellen is het noodzakelijk om elk mogelijk tijdsverlies te vermijden. Containerrederijen streven naar een zo hoog mogelijke rotatiesnelheid om een zo groot mogelijk rendement te halen op hun schepen. De schepen varen met een strikt en krap tijdschema. Indien er teveel tijd verloren gaat in Antwerpen zullen er veel rederijen de voorkeur geven aan de concurrenten.

4. NOODZWAAIPLAATS

Indien de sluis niet klaar is bij aankomst van een schip bestemd voor één van de sluizen en het schip kan niet op de geul wachten omdat er nog eerst vertrekkers uit de sluis moeten is het schip verplicht om op stroom te blijven wachten. Bij vloed is het schip dan soms verplicht om de sluisgeul voorbij te varen en opwaarts te zwaaien om dan tegenstroom te blijven wachten. Marginale schepen hebben op dit ogenblik deze mogelijkheid niet omdat er opwaarts de sluisgeul geen mogelijkheid is om te zwaaien. Zij zijn nu verplicht om op de sluisgeul te wachten, zelfs als daardoor één van de sluizen geblokkeerd wordt.
De zwaaiplaats voor het Deurganckdok zal wel voldoende groot en diep zijn, maar ligt te ver weg om in zulke gevallen dienst te doen als noodzwaaiplaats. Het tijdsverlies zou te groot zijn.
Een tijsuper zou er zo lang over doen dat er al een zware ebstroom zou staan tegen de tijd dat die terug aan de sluisgeul komt.

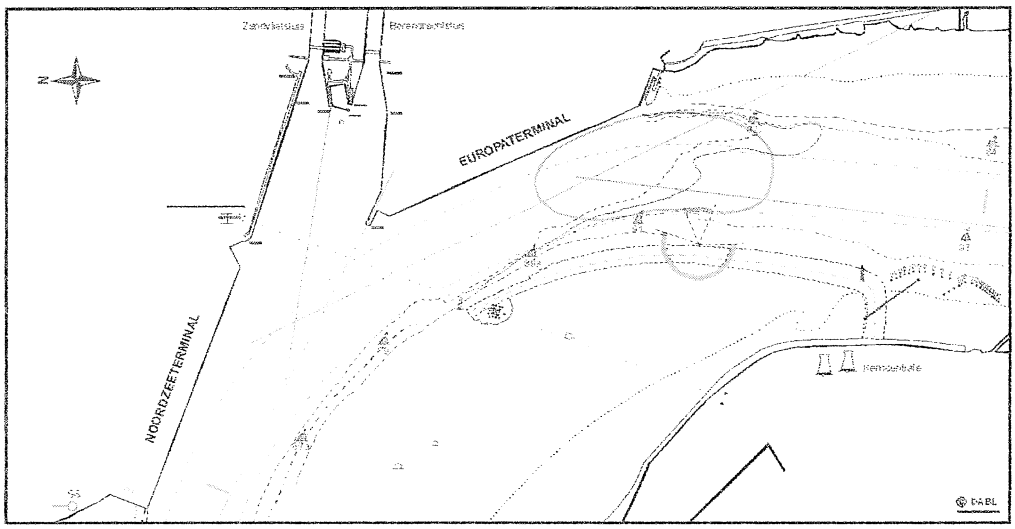
5. ALGEMEEN BESLUIT

De BvL is van mening dat er op dit ogenblik al meer dan voldoende argumenten zijn om een zwaaiplaats bovenwaarts de Europaterminal aan te leggen.

De zwaaiplaats voor de sluisgeul voldoet in veel gevallen niet voor de schepen van de Europaterminal. De gevolgen van een eventueel ongeval zullen dramatisch zijn.

Door de schaalvergroting in de containervaart en de verwachte toename in het scheepvaartverkeer zal deze zwaaiplaats in de nabije toekomst zelfs onontbeerlijk worden.
Indien er geen zwaaiplaats aangelegd wordt net bovenwaarts de Europaterminal zal dit zeer nadelige gevolgen hebben.
Schepen met een ligplaats aan de Europaterminal zullen nodeloos veel tijd verliezen en daarenboven nog verantwoordelijk zijn voor tijdsverlies van andere schepen.

6. GEWENSTE ZWAAIPLAATS

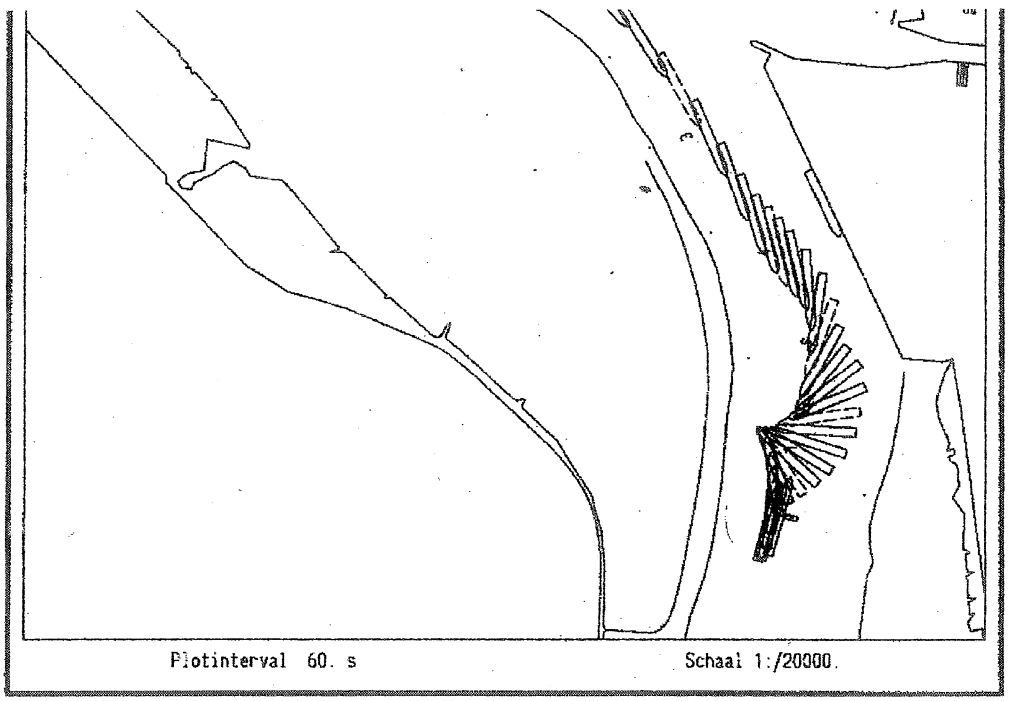


Figuur: Vaarwater ter hoogte van Europaterminal

Op bovenstaande figuur werd in het rood het gebied aangeduid dat, naargelang de omstandigheden gebruikt wordt om te zwaaien.
Het noordelijke deel heeft een diepte van 140 dm, maar is vrij smal en het zwaaien wordt er bemoeilijkt door afgemeerde schepen. Het zuidelijke deel is onvoldoende diep over de breedte die grote, diepstekende schepen nodig hebben.

6.1. VORM VAN DE ZWAAIPLAATS

In plaats van een cirkel te creëren om in te zwaaien is het efficiënter om een plaats te creëren die meer overeenstemt met de plaats die een schip effectief benut om te zwaaien. Stroming en wind verplaatsen het schip tijdens de zwaaimanoeuvre zodat het schip een ruimte nodig heeft die meer weg heeft van een ellips dan van een cirkel. Laten we daarom liever spreken over een zwaaiplaats.



Figuur: zwaaimanoeuvre bovenwaarts Europaterminal

Bovenstaande figuur laat een zwaaimanoeuvre van een schip van 300 m net bovenwaarts de Europaterminal zien.

6.2. VEREISTE AFMETINGEN

Om de benodigde afmetingen van de zwaaiplaats bovenwaarts de Europaterminal te bepalen is het nodig de maximale lengte en diepgang te kennen van de schepen die er gebruik van zullen maken, met andere woorden van de schepen die aan de Europaterminal kunnen afmeren.

De grootste schepen die op dit ogenblik naar de Europaterminal komen zijn van het type MSC Marianna en hebben een lengte van 304 m een breedte van 40 m en vertrekken met een diepgang van 130 dm.

Informatie verkregen van de terminaluitbater HNN geeft een idee van de grootte van de schepen die er in de toekomst verwacht kunnen worden:

De bepalende factoren op de Europaterminal zijn:
a) Een diepte van 140 dm over de ganse kaailengte. Verder verdiepen kan hier niet omdat de constructie van de kaaimuur dit niet toelaat.
b) Wat de kranen betreft : CK 1 & CK 2 (dichtst bij hoofdgebouw) hebben een outreach van 50 meter en zijn geconstrueerd om 18 containers breed aan dek te behandelen (zitten hier dus reeds over de 42,50 meter). CK 3 t/m CK 8 hebben een outreach van 47,50 meter en zijn destijds gebouwd voor schepen met 16 containers breed aan dek.

In principe kunnen schepen van het type Maersk Sovereign dus behandeld worden aan de Europaterminal. Zij hebben een lengte van 347 m en een breedte van 42,5 m.

6.3. VEREISTE DIEPTE

Met een waterdiepte van maximum 140 dm ter hoogte van de Europaterminal mogen we stellen dat de schepen zelden een diepgang van meer dan 130 dm zullen hebben en nooit meer dan 135 dm. Op blauwdruk C3.4790 met de peilingen van 06-02-2004 blijkt zelfs dat de diepte van 140 dm nergens gehaald wordt.

Het tijvenster van een vertrekker vangt aan op de drempel van Zandvliet. Een vertrekkend containerschip zal dus net vóór of bij aanvang van het tijvenster de kade verlaten en gaan zwaaien op de zwaaiplaats. Ervaring heeft geleerd dat

zwaaien met een kleine kielspeling moeizaam verloopt en soms zelfs helemaal niet lukt. Zolang de drempel van Zandvliet tot op 133 dm gebaggerd wordt is het dan ook zinvol om op de zwaaiplaats een iets grotere diepte te hebben van ongeveer 138 dm.

In het rapport "vaarschema's verdere verdieping Westerschelde Zandvliet - Deurganckdok containerkaai noord" dd 8-3-2004 van de afdeling maritieme toegang staat op blz. 6 de tabel: drempeldieptes huidige toestand en bij verdieping tot 147 dm.
Volgens die tabel zal eens het Deurganckdok in gebruik zal zijn er een streefdiepte gelden van 130 dm op de drempel van de Frederik en van 133 dm op de drempel van Zandvliet.
In geval van een verdieping volgens scenario 3 zal de streefdiepte 147,4 dm worden op beide drempels om een getijonafhankelijke vaart met een diepgang van 131 dm mogelijk te maken tussen Vlissingen en het Deurganckdok met een kielspeling van 12,5%.

Het is duidelijk dat bij een verdere verdieping van de drempel van Zandvliet de zwaaiplaats eveneens dieper moet worden. Op die manier wordt een getijonafhankelijke vaart van en naar de Europaterminal met de maximaal mogelijke diepgang van 135 dm aan de terminal in bijna alle omstandigheden mogelijk.
Met het oog op de verdere verdieping is het daarom aangewezen om nu al de toelating te vragen om een diepte van 150 dm op de zwaaiplaats te realiseren.

6.4. POSITIE

Over de positie van de zwaaiplaats is iedereen het eens:
de zwaaiplaats moet gerealiseerd worden tussen de breedtelijnen door de huidige posities van boeien 91 en 82. Voor verdere details zie plan verderop.

De plaats wordt doorsneden door het PEL licht van blauwgaren, door het geleidelicht van het haventje van doel, en door de sectorovergang 'wit/groen' van het baken van ouden doel en wordt begrensd door de lichtboeien 91 en 82.
Een kleine witte sector in de groene sector van het baken Ouden Doel zodanig dat die de lichtenlijn van Blauwgaren op 300m van boei 82 snijdt zou nog een extra hulpmiddel zijn bij het zwaaien.

6.5. GROOTTE

Op dit ogenblik zwaaien de ACL schepen met een lengte van 292 m net bovenwaarts de Europaterminal. Ze beschikken daarbij over een kleine 500 m tussen de 10 meterlijnen. Met hun maximale diepgang van ongeveer 95 dm is dit wel een beetje krap maar dankzij hun goede manoeuvreereigenschappen doenbaar.

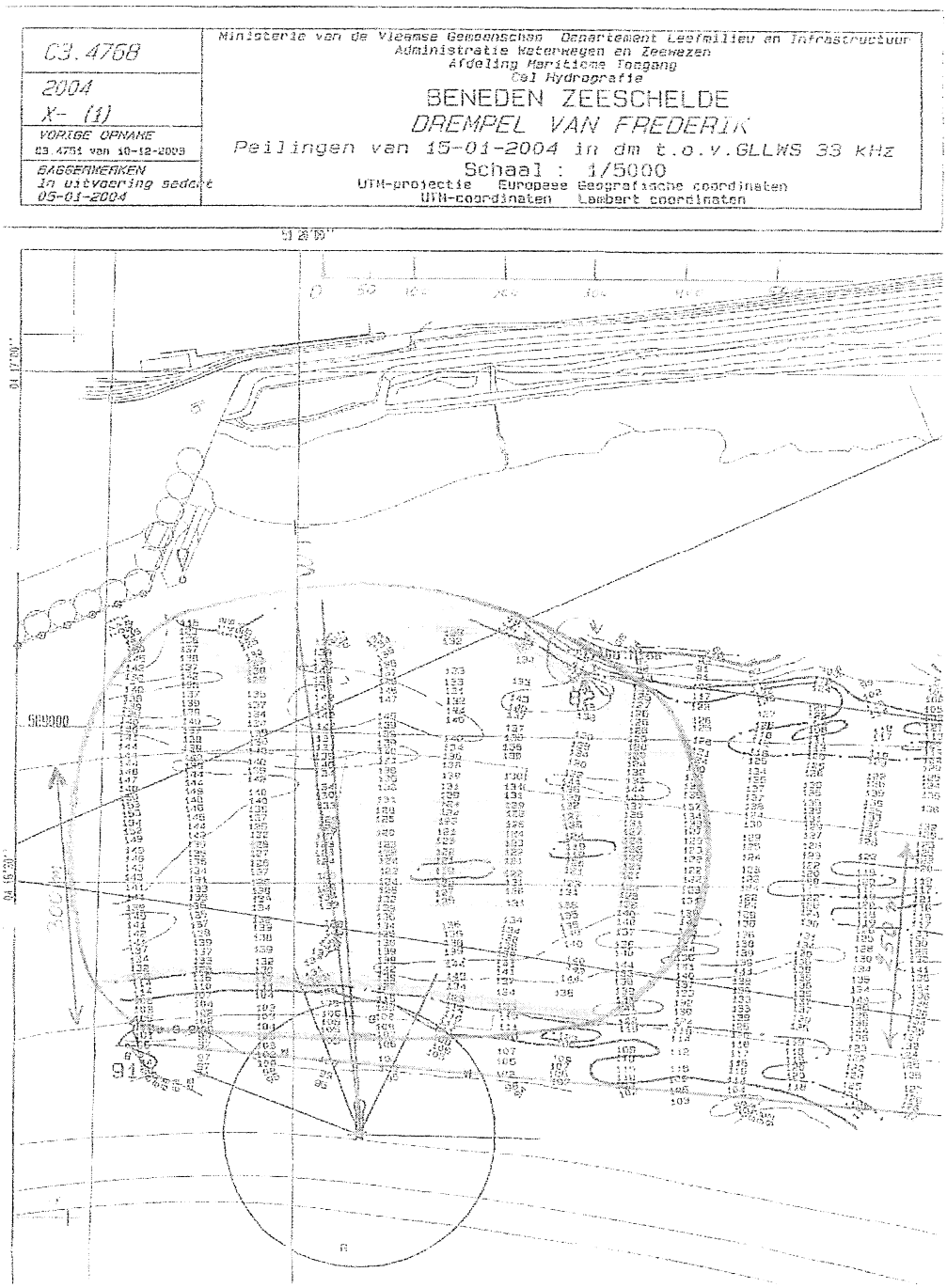
Benodigde plaats: 450 meter zou nog net voldoende zijn voor schepen tot 300 meter lengte, maar niet daarboven. 525 meter zou voldoen aan de PIANC norm van 1.5 maal de scheepslengte voor schepen tot 350 meter lengte. Om een zwaaiplaats te maken voor nóg grotere schepen is er gewoonweg geen plaats.

6.6. BESLUIT

Aan de groene kant moet er vanaf 50 m afwaarts de huidige positie van boei 91 tot een 200 meter opwaarts van het baken van Ouden Doel gebaggerd worden tot de boeienlijn.

Aan de rode kant moet er tussen het uiteinde van de Europaterminal en tot een 50 m voorbij de huidige positie van boei 82 gebaggerd worden.
Boei 82 moet een 50 tot 70 m verlegd worden.

Het resultaat moet een zwaaiplaats van 500 m breed zijn zoals getekend op de figuur op volgende bladzijde. Een diepte van 138 dm is in de huidige omstandigheden voldoende, maar zal opgevoerd moeten worden tot 150 dm indien de Westerschelde verder verdiept wordt.



Figuur: gewenste zwaaiplaats

14

Sint-Katelijne-Waver, 28 september 2004

Aan: ProSes
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Copernicuslaan 1, busnummer 18
2018 Antwerpen

Van: Johan Van Beek
Beatrijsstraat 60
2860 Sint-Katelijne-Waver

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 06 OKT 2004

Mijne Heren,

Ik ben het niet eens met uw maatschappelijke Kosten Batenanalyse voor de actualisatie van het Sigmaplan.

Mijn eerste bezwaar betreft de stormstuw. De oorspronkelijke stormstuw, die na een kosten/batenanalyse in 1981 werd afgevoerd, en die VERTIKAAL sluitende schuifdeuren had, werd in uw studie zonder verdere bespreking van dit alternatief, vervangen door een constructie te vergelijken met die op de Nieuwe Waterweg in Nederland, dus met HORIZONTALE armen. Wellicht zult u argumenteren dat zoiets vanzelfsprekend is, vermits de constructie die vertikaal sluit 900 miljoen euro kost en degene die horizontaal sluit slechts 590 miljoen euro duur is, maar dat klopt niet.

Wat vergeten wordt is dat de constructie die vertikaal sluit, zware fundamenten heeft en ook kan dienen als brug voor het gewone wegverkeer en om er goederentreinen te laten overrijden. En dan zijn de geplande brug op dezelfde plaats en de spoorwegtunnel een eindje verderop niet nodig. Die twee extra constructies apart bouwen kost samen 800 miljoen euro. De netto kost van de stormstuw met verticale schuiven en met brug en extra spoorlijn erbovenop, wordt dan iets meer dan 100 miljoen (900-800+...), wat er meteen de beste optie van maakt. De spoorinfrastructuur valt weliswaar niet onder de bevoegdheid van de Vlaamse regering, maar dat mag mijn inziens geen bezwaar zijn in een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Anders zijn we verkeerd bezig.

Ten tweede heb ik mijn bedenkingen bij het systeem van de potpolders, overigens na lezing een paar maand geleden in het Nederlandse vakblad de Ingenieur in verband met een stormstuw op de Westerschelde op Nederlands grondgebied. Reeds in 1953 werd vastgesteld dat een stormvloed zich over meer dan één hoogwaterstand uitstrekt. De potpolders hebben dan wellicht niet eens de kans leeg te lopen tegen het volgende hoogtij en zijn dan ONwerkzaam. Ik vraag me trouwens af of ze veel nut hebben voor Antwerpen, want ze liggen stroomopwaarts. Het Overscheldeproject is in ieder geval onbetaalbaar met zijn 1.300 miljoen euro. Eens te meer is een stormstuw aangewezen.

Tenslotte hebt u het over de stormvloed van 1953 en het stormvloedje van 1976, maar rept u met geen woord over de near misser van kerstavond 1999. Een grote storm ging toen recht op de Noordzee af en in ongunstige omstandigheden. De kans dat er zich toen een stormvloed van "1%" voordeed was 85%. Op het laatste moment boog deze storm tegen alle verwachtingen af naar Noord-Frankrijk, waar meer dan honderd doden vielen. U zou beter eens een simulatie gemaakt hebben van wat er zou gebeurd zijn als die storm zijn voorspelde pad had gevolgd. Ik betreur het ook dat u over de risico's in termen van percentages spreekt.

Daarmee wordt nogal eens vergeten dat de kans dat een stormvloed van 1% zich binnen de eeuw voordoet wel degelijk 100% is.

Volgend (of een analoog maar essentieel) kaartje ontbreekt in de studie. Misschien opent dat wel de ogen van zekere beleidsmensen. Het komt van de Britse overheid. Bij de stormvloed van 1953 kwam er in Zeeland 2,5m getij extra bij. Ondertussen zijn de dijken in Nederland verhoogd tot 11meter en zullen ze geen tweede keer breken. Volgende keer komt gans de bak water dus naar Vlaanderen. De Schelde heeft de vorm van een trechter en ter hoogte van Antwerpen halveert de diepte van de Schelde, het effect landinwaarts van de stormvloed zal dus groter zijn dan de 2,5 m extra. Wat gebeurt er dan? Daar waar aan de Nederlandse grens de dijken nog 11 meter zijn, zijn deze ter hoogte van Oosterweel nog slechts 8,35 meter (verdere verhoging onmogelijk omwille van de stad) en met dezelfde weersomstandigheden als in 1953 stijgt het water daar beduidend hoger dan 9 meter. Op korte tijd zal het water in de straten ten zuiden van het Antwerpse stadscentrum (ligt lager) en op linkeroever een paar verdiepingen hoog staan. Tijd om te evacueren is er dan niet meer. In 1999 op kerstavond was het dus bijna zo ver. Maar heeft iemand er toen aan gedacht om zelfs maar de sirenes te laten loeien of de Kennedy tunnel af te sluiten voor het verkeer? Duizenden mensen stonden immers op een paar uur van de dood. En zo een evacuatieplan kost niet veel. Dat is dan ook een actiemiddel waar u het mag over hebben. Dat zoiets in het buitenland niet voorzien is, waar u zeker bent gaan kijken, heeft een andere oorzaak. Namelijk wat u ook niet zegt is dat wij de enige zijn zonder stormstuw, cfr. Oosterschelde, Nieuwe Waterweg, Eems en Thames. Of trekt zoiets teveel de aandacht op een risico waar niet graag over gesproken wordt?

Ik heb mij overigens eens in een bootje over de Schelde laten varen en de gids zei, bijvoorbeeld stroomopwaarts voorbij de Rupel, dat het achterliggende land zes meter lager ligt dan de dijk. Als dat overstroomt, moet ik er toch geen tekeningetje meer bijmaken zeker? Misschien shockeer ik u hiermee, maar ik vind dat u in uw studie wel wat meer aandacht mocht schenken aan het menselijk leed dat achter de droge cijfers schuilt. Eerlijk gezegd vind ik het prinipe van Nederland, eens om de 4.000 jaar een overstroming, nog niet eens zo slecht. En met een stormstuw is dat realiteit.

Mijn besluit: de goedkoopste en beste macro-economische oplossing is een stormstuw bij Oosterweel met VERTICALE deuren, gecombineerd met brug en goederenspoor.

Met vriendelijke groet,

Johan Van Beek
Macro-economist en kand.burgerlijk ingenieur.

1953 Surge Levels

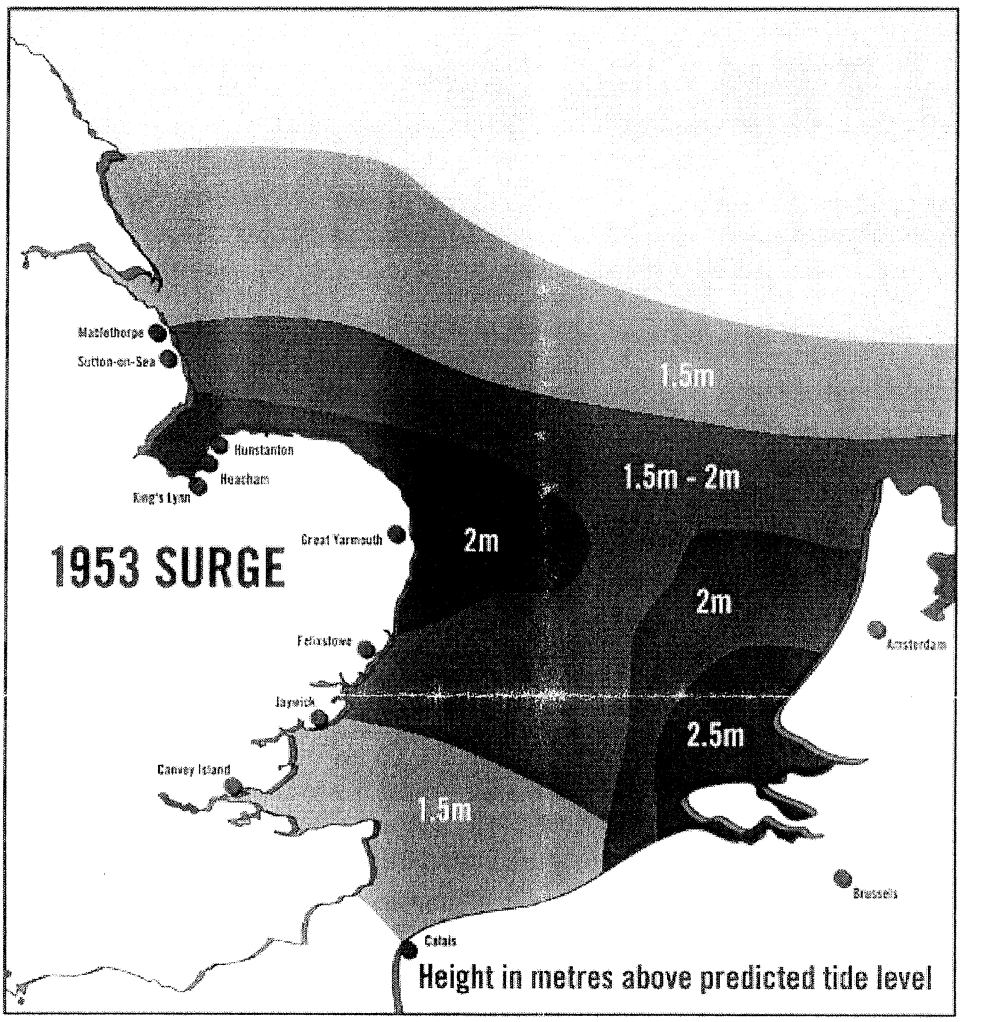


Diagram shows open sea mathematically modelled surge heights. Local levels recorded may differ from these modelled figures

ENVIRONMENT AGENCY