

Nut of noodzaak van een nieuwe zeesluis in Delfzijl?

Introductie.

De huidige zeesluis te Delfzijl voldoet niet meer aan de eisen van de tijd. Welke problemen doen zich voor?:

1. De huidige zeesluis is niet geschikt voor het schutten van 2-baksduwvaart, maar heeft nog wel voldoende schutcapaciteit voor de reguliere binnenvaart.
2. De huidige spuicapaciteit is in ca. 2015 onvoldoende om op toekomstige effecten van zeespiegelstijging en bodemdaling te kunnen anticiperen;
3. De primaire zeedijk zal in de toekomst (ca. 2030) verhoogd moeten worden. Dat heeft mogelijk invloed op de locatie voor een nieuwe sluis;
4. Ruimtereservering voor een zeesluis op Oosterhorn en de verbreding van de zeedijk belemmert de uitgifte van bedrijventerrein.

Deze problemen vragen om duidelijkheid over de gewenste locatie en afmetingen van een nieuwe zeesluis.



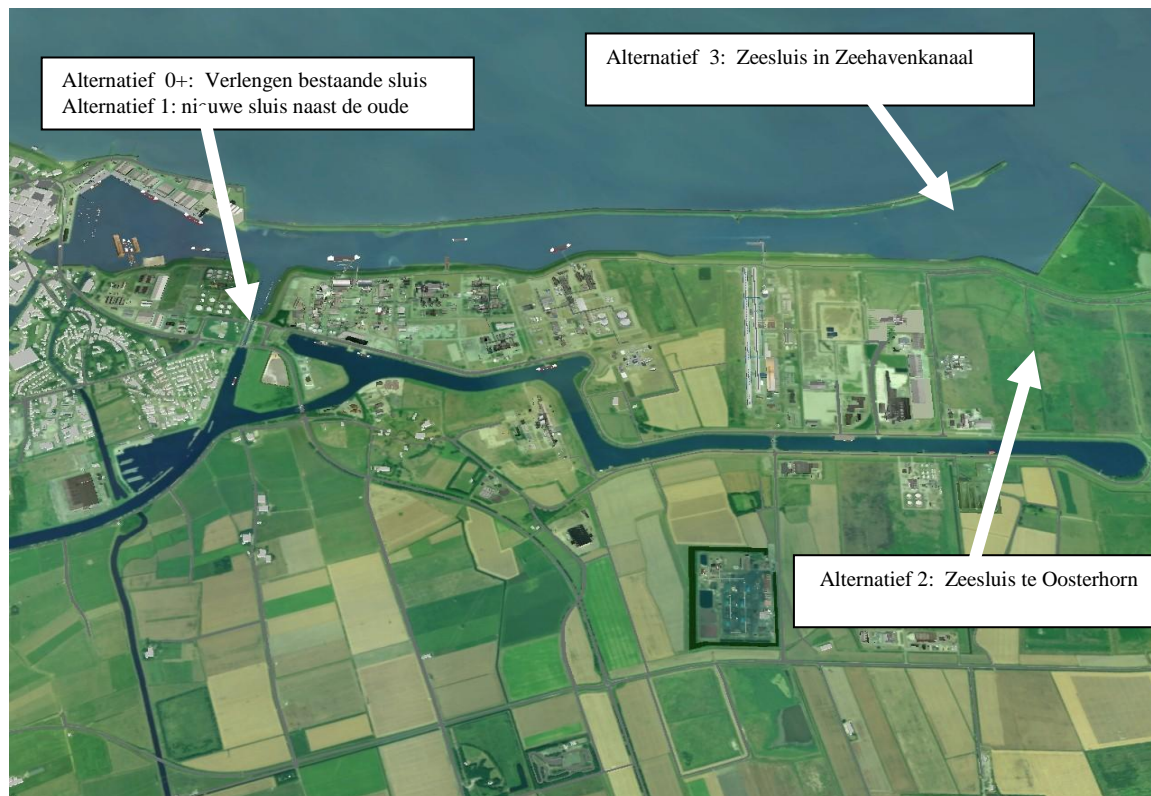
Uw mening is van belang!

De Minister van Verkeer en Waterstaat moet nog worden overtuigd van de noodzaak om in de zeesluis te investeren. Standpunt van de minister is, dat zolang er geen capaciteitsprobleem voor de binnenvaart is, de zeesluizen geen prioriteit krijgen. We zullen daarom met aanvullende en zwaarwegende argumenten moeten komen om een grotere sluis op de agenda te krijgen. Naast het capaciteitsprobleem zullen we Den Haag moet wijzen op de mogelijke dijkverhoging en gevolgen van stormvloedschade. Wellicht nog belangrijker zijn de economische kansen van een grotere sluis.

De provincie Groningen, Groningen Seaports, waterschap Hunze en Aa's en gemeente Delfzijl zijn uitgenodigd om de een verkenningsstudie naar nut en noodzaak van een nieuwe zeesluis te doen. Deze studie moet de bestaande problemen oplossen en de locatie voor de sluis bepalen. De studie is in concept gereed en zal dit jaar met voorkeursvarianten voor de sluis moeten worden afgerond. Wij zijn echter van mening dat we de studie niet kunnen afronden zonder de mening van bedrijven in de regio. Uw visie over de toekomst en uw mening over de varianten is van belang. Daarom nodigen wij u uit voor een workshop op **woensdag 14 november van 16.00 - 18.00 uur**. Ter voorbereiding op de workshop, treft u in het navolgende een samenvatting van de alternatieven en mogelijke overwegingen aan.

3 Alternatieven.

Voor de zeesluis zijn de volgende locaties beschouwd:



Alternatief 0+

Aan de binnenzijde wordt in het verlengde van de bestaande grote sluis een nieuw sluishoofd gebouwd, zodat de sluis wel geschikt wordt voor tweebaksduwvaart.

Alternatief 1: Huidige zeesluis vergroten

Naast de huidige sluis wordt een nieuwe zeesluis gebouwd. Op deze locatie is een aantal uitvoeringen mogelijk in combinatie met spuien van boezemwater en het schutten van de recreatievaart.

Alternatief 2: Nieuwe zeesluis in Oosterhorn

Op de oostzijde van het industrieterrein Oosterhorn wordt een nieuwe sluis gebouwd met een directe vaarverbinding ten zuiden van Weiwerd en een uitgang naar Zeehavenkanaal. De huidige sluis blijft intact voor het spuien van boezemwater en het schutten van de recreatievaart. De Oosterhornhaven wordt met een nieuw kanaal kortgesloten met het Eemskanaal.

Alternatief 3: Zeesluis in het Zeehavenkanaal

In het Zeehavenkanaal wordt een zeesluis gebouwd voor de binnen- en zeevaart. Naast deze sluis komt een voorziening voor de lozing van boezemwater. De huidige sluis vervalt en er ontstaat hierdoor een open verbinding tussen het Eemskanaal en het Zeehavenkanaal. Op het Zeehavenkanaal heerst dan een vaste waterstand van ca. 50 cm +NAP en is er geen sprake meer van eb en vloed. Bij deze variant bestaat de mogelijkheid om de schermduijk te verhogen tot primaire waterkering. De huidige primaire zeedijk verliest dan de beschermende functie.

Overwegingen bij een keuze:

Om mogelijkheden van rijksfinanciering uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) te kunnen beoordelen moeten per variant de voor- en nadelen aan de orde moeten komen. Voor ieder bedrijf kunnen die verschillend zijn. Graag horen wij op 14 november uw suggesties en opmerkingen hierover. Ter overweging geven wij u alvast een aantal aspecten mee die bij de locaties een rol kunnen spelen:

1. Nieuwe vaste waterstand in het Zeehavenkanaal

Met de aanleg van een sluizencomplex (variant 3) in het Zeehavenkanaal verdwijnt de huidige sluis en krijgt het Zeehavenkanaal een vaste waterstand gelijk met het Eemskanaal (0,50 m + NAP). Ter vergelijking: nu is sprake van eb en vloed gemiddeld hoog water 1,35 cm + NAP en gemiddelde laagwater stand van 0,65 cm – NAP. De nieuwe vaste waterstand heeft gevolgen voor het bevaren en laden/lossen in het Zeehavenkanaal. In geval van nautische beperkingen zou het Zeehavenkanaal tegen zeer hoge kosten verdiept moeten worden.

2. Diepgang en baggerkosten

De vaarwegen en ligplaatsen worden op diepte gehouden door te baggeren. Bij vergelijking van de varianten, lijkt variant 3 voordelen ten opzichte van de andere varianten te bieden. Door afname van de slibaanvoer door vermindering van de zout en zoet gradiënt blijft de diepgang beter in stand. Echter zal door de constante aanvoer van vervuiling uit het Eemskanaal de concentratie vervuild baggerslib toenemen, waardoor de baggerkosten per m³ zullen stijgen. Deze sterk vervuilde hoeveelheden moeten bovendien op land worden opgeslagen.

3. Schutten voor toegang in het Zeehavenkanaal

In variant 3 (zeesluis in het Zeehavenkanaal) zullen alle schepen van en naar de Eems moeten schutten. Dit geldt zowel voor binnenvaart- als de zeevaartschepen. Schepen vanuit Groningen die op het Zeehavenkanaal willen laden/ lossen hebben nu geen belemmering meer. Deze schepen hebben onbelemmerde doorgang omdat de huidige sluis vervalft.

4. Bereikbaarheid van de Oosterhornhaven voor 2-baksduwvaart

Een grotere zeesluis kan grotere en langere schepen ontvangen, waaronder 2-baksduwvaartcombinaties. Als deze combinaties zonder ontkoppelen in gestrekte formatie de Oosterhornhaven willen binnenvaren zal er een nieuw kanaal gegraven moeten worden tussen de Oosterhornhaven en het Eemskanaal. Of er zal voor de Oosterhornhaven een ontkoppelplaats gerealiseerd moeten worden, waarna de bakken één voor één naar binnen worden gebracht.

5. Primaire waterkering verleggen naar schermdijk

Door de primaire waterkering te verleggen naar de schermdijk, ontstaan kansen voor ontsluiting van de bedrijventerreinen aan het Zeehavenkanaal, door de aanleg van steigers en kaden op de plaats waar nu nog de zeedijk ligt. De uitgeefbaarheid van watergebonden bedrijventerreinen neemt hiermee toe.

6. Bescherming tegen extreem hoog water

Bij verlegging van de primaire waterkering naar de schermdijk, bestaat mogelijkheid om de Handelshaven binnendijks te maken. De kans op schade bij extreem hoog water (zoals op 1 november 2006) neemt hiermee af. Ook kan de bestaande waterkering (stalen- damwanden en dichtzetten) tussen haven en stad Delfzijl vervallen. De nu nog harde begrenzing tussen stad en haven vervaagt daarmee en geeft fysieke mogelijkheden voor uitbreiding van het centrum van Delfzijl.

7. Stremming van vaarwegen

De aanleg van de zeesluis op de huidige locatie (variant 0+ en 1) kan een tijdelijke stremming van de scheepvaart veroorzaken. De aanleg van de sluis zal naar alle waarschijnlijkheid gebeuren door prefab- onderdelen af te zinken. Ongehinderde doorvaart van de schepen is daarmee tijdens de bouw niet te garanderen.

8. Toename van goederenstromen

De bouw van een nieuwe zeesluis levert mogelijk nieuwe goederenstromen op, of kan een uitbreiding van bestaande goederenstromen tot gevolg hebben. Het bulkvervoer naar de Eemshaven zou hierbij direct profijt kunnen hebben.

Hoe nu verder?

De verkenningsstudie laat zien dat er drie varianten zijn voor een nieuwe sluislocatie. Het doel is om een nieuwe sluis te realiseren die oplossing geeft voor de genoemde problemen. Om dit doel voor de MIT-procedure 2008 bij het Rijk onder de aandacht te brengen wordt gestreefd de rapportage nog in het najaar van 2007 in te dienen. Om de toetsing door het Rijk te doorstaan zal de regio een goed onderbouwde kosten-batenanalyse moeten leveren, waarin een oplossing van samenhangende knelpunten aan de orde komen. Bijgevoegd treft u een procedure van de MIT-verkenning aan (bijlage 1).

Informatie en contact:

Mocht u vragen hebben over deze samenvatting of over de MIT-studie in het algemeen, kunt u contact opnemen met twee van de leden Projectgroep Zeesluis Delfzijl:

- dhr. G.P. Hotsma, Groningen Seaports (tel. 0596-640400 of e-mail: gp.hotsma@ groningen-seaports.com).
- dhr. H. Doeven, Groningen Seaports (tel. 0596-640400 of e-mail: h.doeven@ groningen-seaports.com)

De verkenningsstudie wordt tevens toegelicht tijdens de SBE-bijeenkomst. Deze samenvatting is gemaakt vanuit de Projectgroep MIT Zeesluis Delfzijl.