

## VERNIEUWING ZEESLUIZEN OOK VAN NATIONALE BETEKENIS

### BEPERKTE LENGTE, BREEDTE

De sluis in Delfzijl kan door zijn beperkte lengte geen tweebakduweenheden schutten. Dergelijke vaartuigen moeten na een voorspoedige reis via de speciaal daarvoor geschikt gemaakte hoofdvaarroute Rotterdam Delfzijl, voor de sluis gesplitst worden om na de sluispassage weer samengevoegd te worden. Dat is buitengewoon inefficiënt!

Ook de breedte is overigens al heel lang een groot probleem. De scheepsbouw in Groningen kan er over meepraten! De sluis bepaalt namelijk de breedtemaat van de schepen, die door haar gebouwd kunnen worden. Wonderlijk! Maar ook moderne grotere binnenschepen kunnen niet meer efficiënt geschut worden, waardoor er nodeloos wachttijden kunnen gaan ontstaan.

### VERKENNINGSTUDIE

In het MIT (meerjarenprogramma infrastructuur en transport) is de vergroting van de sluis voorzien na 2020. De Provincie is nu door de minister uitgenodigd om in het kader van het MIT een nieuwe verkenning uit te voeren. Zij heeft daarbij gesteld, dat mocht deze verkenning positief uitpakken, zij haar oorspronkelijke besluit opnieuw in overweging zal nemen. Dit opent de deur naar een eerdere realisatie van de nieuwe sluis.

### NATIONAAL BELANG

Dat er in Delfzijl nieuwe zeesluizen moeten komen is niet alleen in het belang van Delfzijl, de Eemsmond, de provincie Groningen of de waterschappen. Het argument van minister Peijs dat er geen acute noodzaak is voor een versnelde aanleg van een nieuwe zeesluis vanuit het nationaal belang voor de vervoers- of waterhuishouding, klopt niet. 'Sterker nog: ik vind dat echt een onbegrijpelijke reactie van minister Peijs. Er zijn zeer sterke argumenten om de zeesluizen zo snel mogelijk te vervangen, juist vanwege de betekenis voor de goederendoorvoer van Rotterdam naar Duitsland!'

Dat zegt Bouke van der Veen van Van der Veen Bevrachting uit Delfzijl. Hij is vanuit het bedrijfsleven in Delfzijl en namens SBE nauw betrokken bij een initiatief om er voor te zorgen dat de zeesluizen bij Oosterhorn zo snel mogelijk zullen worden vervangen of verbeterd.

Het gaat om een initiatief waarbij behalve SBE ook de provincie Groningen, Groningen Seaports en het Waterschap Hunze en Aa's bij betrokken zijn. Deze organisaties hebben een pleitnota ingediend bij het kabinet voor een versnelde aanpak van het zeesluizencomplex Oosterhorn. Uit een verkenningstudie van deze partijen blijkt dat een versnelde vervanging of verbetering van dat complex dringend gewenst is.

# SBEven bijpraten

HALFJAARLIJKE NIEUWSBRIEF VAN DE SAMENWERKENDE BEDRIJVEN EEMSMOND

## STUURGROEP

Maar de studie kon minister Peijs niet overtuigen. Daarop is nog besloten tot een MIT-verkenning door de regio, die wordt uitgevoerd door Haskoning/Ecorys. Voor de begeleiding daarvan is er een stuurgroep gevormd, waarin namens SBE voorzitter Van der Hek zitting heeft genomen. Behalve een Stuurgroep zijn er ook een Kerngroep voor de uitvoering en een werkgroep voor consultatie gevormd.

Op vrijdag 1 december was er een startbijeenkomst. 'Dat was een vruchtbare bijeenkomst. Iedereen heeft even verteld waar men mee bezig is. Hier en daar was nog wel wat onbekendheid met de materie, en daarom heb ik dan gelukkig de gelegenheid gehad om een en ander uit kunnen leggen', zegt Bouke van der Veen.

## 'AL VEROUDERD IN 1957'

Als er iemand is die uit kan leggen waarom het Zeesluizencomplex veranderd moet worden, dan is hij het wel. Want met z'n bedrijf zit hij met zijn neus bovenop de sluis, en vanuit zijn werk heeft hij dagelijks te maken met de tekorten. 'De huidige zeesluis dateert van 1958. Eigenlijk was de sluis bij de oplevering al verouderd, want over de breedte was niet goed nagedacht. Schepen van het type 'Dortmunder' kunnen er niet met tweeën tegelijk passeren, daarvoor is de sluis ongeveer een meter te smal'.

Sinds 1957 zijn er grote veranderingen opgetreden in het scheepvaartverkeer. Zo zijn de schepen alleen maar groter geworden, en zijn er de enorme tweebakduweenheden bij gekomen. De Eemshaven is ook aangelegd. Deze trok aanvankelijk misschien weinig scheepvaart, maar vanuit het binnenland komen er nu steeds meer schepen, bijvoorbeeld voor Theo Pauw-Bouwstoffen, Holland Malt of de bio-industrie.

## SPUICAPACITEIT

En vooral: in het kader van de opknopbeurt van het traject Lemmer-Groningen is verbetering van de Zeesluizen onvermijdelijk. 'Daar komt dan ook nog bij dat de spuicapaciteit omhoog moet, in verband met bodemdaling en klimaatverandering', aldus Van der Veen. Overigens is het zowel denkbaar dat het bestaande complex wordt vergroot, als dat er een nieuwe locatie moet komen. 'Wij hebben met elkaar afgesproken dat we nu eerst eens voor iedereen helder op een rijtje willen zetten waarom wij vinden dat de huidige sluis echt niet meer voldoet. Ook willen we gaan onderzoeken wat de beste alternatieven zouden kunnen zijn. We zullen argumenten aandragen, waarmee we zelfs minister Peijs, of diens opvolger, moeten kunnen overtuigen', aldus Van der Veen. In januari is er al een vervolgbijeenkomst van de werkgroepen gepland.