

De gemeenteraad der gemeente Bergen op Zoom in vergadering bijeen op 31 oktober 2024, besprekende de “Zienswijze regionale investeringsagenda SRWBW

Constaterende dat:

In februari 1958, dus 65 jaar geleden, publiceerde de provincie Noord-Brabant het “welvaartsplan voor West-Brabant”. Met daarin een plan voor de aanpak van de waterinfrastructuur. Met tal van verbeteringen aan de waterwegen in West-Brabant. Vaarwegen werden verbreed om schepen tot 1350 ton mogelijk te maken. “Maak ze geschikt voor 1350 ton”, was destijds de leuze.

Onder andere het Markkanaal werd verbreed (1976) en het Mark-Vlietkanaal werd aangelegd (1983). Het voor fase 3 geplande kanaal, van de haven van Bergen op Zoom naar de haven van Roosendaal, is er echter nooit gekomen. De plannen waren afgestemd met het departement van Verkeer en Waterstaat.

Na de uitvoering van het, 65 geleden vastgestelde, “welvaartsplan” is er feitelijk alleen maar onderhoud gepleegd aan de vaarwegen in West-Brabant. Het vervoer over water verlangt nu echt een andere aanpak. In 65 jaar zijn de schepen langer, breder, meer diepgang en meer motorvermogen gekregen.

West-Brabant kan niet langer achtergesteld worden terwijl Oost-Brabant samen met Rijkswaterstaat het vervoer over water, de afgelopen 50 jaar, wel verder heeft kunnen ontwikkelen en aanpassen aan de eisen van deze tijd.

Het wordt tijd voor een inhaalslag. Want er is sinds 1958 veel veranderd op het gebied van tonnage en motorvermogen. Transport over water kent anno 2024 andere eisen en mogelijkheden. In het oosten van Noord-Brabant heeft de provincie samen Rijkswaterstaat de mogelijkheden van transport over water de afgelopen jaren sterk verbeterd; denk aan de verbreding van de Zuid-Willemsvaart. Voor de economische ontwikkeling en een goede invulling van de energietransitie is verbetering van de vaarwegen ook in West-Brabant een noodzaak. Het is tijd voor een nieuw plan om de vaarwegen en havenfaciliteiten te verbeteren; dat mag wel na 65 jaar!

Feitelijk is de vaarwegeninfrastructuur in West-Brabant niet meer van deze tijd. De overheid is de verantwoordelijke voor de infrastructuur in ons land. Die infrastructuur is van het grootste belang om de ‘centen’ te verdienen, dus voor onze economie. De huidige vaarwegeninfrastructuur is verouderd en vernieuwing wordt op onderdelen soms aangekondigd maar sinds 1983 is niets meer gerealiseerd of aangepast aan de eisen van deze tijd.

Niet alleen de schepen zijn veranderd. Ook het klimaat is veranderd met toenemende weersextremen tot gevolg hebbende. Met als gevolg een grotere behoefte aan waterberging. Kanalen/vaarwegen kunnen een rol spelen in berging van water of het transport naar waterbergingen. Verbreding/uitbreiding van het vaarwegenstelsel kan dus nuttig zijn ingeval de noodzaak tot extra waterberging.

Een andere punt ter overweging is de congestie op de wegen. Een schip met vracht haalt al gauw 15 vrachtwagens van de weg. Een reden te meer om transport over water tot een speerpunt te maken.

Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie is het nodig dat de overheden inclusief het waterschap de vaarwegen aanpassen aan de eisen van nu. Onderhoud is in deze veranderende wereld niet genoeg.

Overwegende:

- Dat sinds de publicatie van het “Welvaartsplan voor West-Brabant” door de provincie Noord-Brabant in 1958 het vervoer over water ingrijpend is veranderd. De schepen werden sinds 1958 langer, breder en kregen meer diepgang en meer motorvermogen.
- Er na de aanleg van het Mark-Vlietkanaal in 1983 de waterwegen in West-Brabant niet meer zijn aangepast aan de eisen van deze tijd.
- Voor de economie van West-Brabant en het slagen van de energietransitie goed functionerende waterwegen een voorwaarde zijn voor succes
- Het vervoer over water een andere aanpak verlangt.
- Het huidige gebruik door de scheepvaart een risico geeft voor onze waterwegen en sluizen.
- Infrastructuur een primaire taak is van de overheden.

Verzoekt het College van B&W in samenspraak en samenwerking met de Provincie Noord-Brabant, Het waterschap Brabantse Delta, Rijkswaterstaat, alsmede de gemeenten in West-Brabant, alsmede transportorganisaties (zoals het havenbedrijf Rotterdam) en transporteurs te komen tot een “Welvaartsplan voor West-Brabant 2.0” zodat de waterwegen in West-Brabant aangepast worden aan de eisen die modern transport over water nu stelt in het licht van de te voorziene toekomst.

en gaat over tot de orde van de dag.