

Over passen en meten

SAF-advies over de verkenning naar de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen



Onze referentie: 09-KGT-SAF(NO-001)

Gent, 12 januari 2009

Bij de omslagfoto:

Met passen en meten en bijsturende sleepboten voer in november 2008 het breedste schip ooit de zeesluis van Terneuzen in. De bulkcarrier Alam Permai (229x36,5x12,30 meter) had 83.000 ton ijzererts aan boord. Het schip had - tussen de drijframen in de 40 meter brede sluis - precies anderhalve meter manoeuvreerruimte over.

De grootte van de zeesluis vormt een knelpunt vanwege ontwikkelingen in scheepsgrootte en omwille van de gemiste en te missen schaalkostenvoordelen van grotere schepen. Hierbij bestaat er vooral voor de dry bulk carriers een knelpunt. Het aandeel in de wereldvloot van dit type schepen waarvoor omwille van de diepgang en breedte de Kanaalzone niet bereikbaar is, neemt toe. Vanwege breedte ontwikkelingen bij de autoschepen (de zogenaamde roll-on/roll-off schepen en Pure Car Carriers) zal ook het aantal van dit type schepen dat niet door de Westsluis kan, toenemen. Beide tendensen worden versterkt door scheepsontwikkelingen, die het gevolg zullen zijn van het naar verwachting in 2015 verruimd Panamakanaal, dat schepen met een afmeting van 366x49x14,5 meter zal kunnen ontvangen. Het in de Kanaalzone aanwezige toekomstige potentieel aan goederenstromen zal zonder grotere sluis deels niet gerealiseerd kunnen worden. Met de huidige maritieme toegankelijkheid zijn verdere schaalkostenvoordelen niet haalbaar. De combinatie van capaciteitsbeperkingen en congestie zorgt ervoor dat bedrijfszekerheid niet gegarandeerd is.

Probleemanalyse verbetering maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen (2007)

I. Inleiding

Het Stakeholders Advies Forum (SAF) - waarvan u de samenstelling in bijlage 1 vindt - adviseert de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden over de gezamenlijke MIRT¹ verkenning naar de problematiek van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potentie van deze Kanaalzone. Deze verkenning heeft als doel om de noodzakelijke voorwaarden in watergebonden toegankelijkheid en bijbehorende voorzieningen te bepalen voor duurzame ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het algemeen en de havengebonden cluster van activiteiten in het bijzonder.

Begin 2007 gaf het SAF advies over de in het kader van deze MIRT verkenning opgestelde probleemanalyse. Dit advies namen de bewindslieden over. Zij besloten de verkenning verder te zetten met de voorbereiding van een voorkeursbeslissing. Daartoe werd een ambitieus onderzoeksprogramma opgezet.

Hierbij werden in eerste instantie ruim vijftig mogelijke oplossingen ter verbetering van de toegankelijkheid in kaart gebracht. Deze werden herleid tot een beperkt aantal mogelijk kansrijke oplossingen. Uiteindelijk werden de effecten, risico's en onzekerheden van negen mogelijke oplossingen nader onderzocht en in een MKBA² doorgerekend. Het ging daarbij niet alleen om de logistieke, bedrijfsmatige en verkeerskundige effecten van oplossingen voor de havens en hun gebruikers, maar evenzeer om de economische ontwikkeling van het gebied en de effecten op leefbaarheid. Via een milieutoets werden de omgevingseffecten van deze oplossingen in kaart gebracht.

Het SAF nam het initiatief om over dit onderzoek een advies (zie onderstaand) uit te brengen. In dit advies geeft het SAF aan welke onderzoeksconclusies zij belangrijk acht. Het SAF geeft ook een voorzet voor de door de bewindslieden van Vlaanderen en Nederland te nemen voorkeursbeslissing, dit in de lijn met hun opdracht eind 2008 te beschikken over voorstellen tot besluitvorming. Met de voorkeursbeslissing wordt het voorkeursalternatief vastgesteld dat nader wordt uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Volgens de spelregels van het MIRT dient deze vervolgfase ter voorbereiding van een projectbesluit en een aansluitende uitvoeringsbeslissing.

¹ MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; investeringsprogramma van de Rijksoverheid.

² MKBA: Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

II. Ontwerpadvies

A. Het adviesproces: voorgesorteerd op een snelle en goede besluitvorming!

Naast een ruime en diepgaande informatie bood het processpoor de nodige betrokkenheid bij het onderzoek. SAF bemerkte en commentaren op het onderzoek werden degelijk afgewogen door onderzoekers en onderzoekverantwoordelijken. Er was een behoorlijke terugkoppeling over het al dan niet doorvertalen van deze inbreng. De kwaliteit van het onderzoek is dankzij dit adviesproces verbeterd.

Het SAF ziet het onderzoek- en adviesspoor, met een doorgedreven en doordachte tussentijdse uitzeving, als welgerichte investering (zowel wat betreft breedte en diepgang van het onderzoek als wat betreft de actieve betrokkenheid van stakeholders) voor de vervolgfase. (Feitelijk wordt met deze brede en grondige verkenningsfase voorgesorteerd op de aanpak die in Nederland aan de minister van Verkeer en Waterstaat is geadviseerd (door de Commissie Elverding) om tot versnelling en verbetering van de besluitvorming over grote infrastructurele projecten te komen).

Het SAF adviseert om, waar mogelijk, in de geest van de conclusies van de Commissie Elverding voor dit project te werken in een voortvarend besluitvormingsproces. In het vervolgtraject zou de procesadvisering bij voorkeur worden voortgezet omdat dit volgens het SAF ook bij verdere verfijning en optimalisering een meerwaarde biedt.

B. Het onderzoeksspoor: goede voorzet voor besluitvorming

Het verkennend onderzoek naar een voorkeursbeslissing werd uitgevoerd aan de hand van acht deelonderzoekpakketten:

1. Invulling en kostenraming van projectalternatieven en nulalternatief
2. Vervoerseffecten (directe transporteffecten)
3. Nautische veiligheid
4. Milieutoets
5. Strategische welvaartseffecten
6. Verkeerstoets andere vervoerwijzen
7. Vervaardiging van omgevingsscenario's, kosten-batenopstellingen en gevoeligheids- en risicoanalyse (MKBA)
8. Financieringsmogelijkheden

Het gros van deze onderzoeken leverde kwantitatieve resultaten die in de MKBA van onderzoekspakket 7 konden worden verwerkt. Voor andere effecten diende het onderzoek zich echter te beperken tot kwalitatieve uitkomsten. Dit was met name bij de milieueffecten het geval.

Het SAF meent dat de acht onderzoekspakketten samen een solide basis vormen voor het bepalen van nut en noodzaak van de beschouwde oplossingen en tegelijkertijd een inzichtelijke scoop bieden van de omgevingseffecten. Het SAF kreeg gelegenheid de invoer van de in het onderzoek gebruikte modellen te verifiëren. De prognoses van deze modellen geven een aanvaardbare basis voor besluitvorming.

De MKBA en de hierin opgenomen gevoeligheidsanalyse geven een voldoende onderscheidend beeld van nut en noodzaak van de negen nader doorgerekende oplossingen. Het SAF meent dat de MKBA daarmee een goede en degelijke basis biedt voor een voorkeursbeslissing.

De milieutoets heeft het inzicht over milieueffecten vergroot en biedt relevante kwalitatieve indicaties met een voldoende onderscheidend vermogen tussen de beschouwde oplossingen. De milieutoets geeft anderzijds een aantal leemten in kennis aan die op zich het nemen van een voorkeursbesluit niet in de weg staan maar die wanneer de projectbeslissing en het uitvoeringsbesluit worden voorbereid nadere invulling zouden moeten krijgen. Het betreft in het bijzonder de (kwantitatieve) problematiek van de waterbalans en de verzilting, de beperking van de milieuhinder door de scheepvaart, de effecten van kanaalverbetering en verbetering van het achterlandvervoer en de externe veiligheid (inclusief het calamiteitenbeleid en het bijbehorende instrumentarium). Onder C. van dit advies wordt nader ingegaan op deze in de ogen van het SAF cruciale aspecten.

Concluderend meent het SAF dat de uitkomst van de MKBA, in combinatie met de kwalitatieve conclusies van de milieutoets, toereikend zijn voor het bepalen van een in de vervolgfase nader uit te werken oplossingsrichting. Ter voeding van deze voorkeursbeslissing draagt het SAF onder C. hiervoor een aantal elementen aan.

Het SAF adviseert om in te stemmen met de eindconclusies van de onderzoeken en deze brede verkenning af te ronden met een politiek besluit over één nader te verfijnen en te optimaliseren oplossingsrichting.

C. Het vervolgetraject: nieuw elan en aandacht nodig voor de Kanaalzone

C1. Bevindingen

Het nulalternatief leidt volgens het onderzoek tot grote transportproblemen. Het onderzoek bevestigt daarmee de conclusies van de probleemanalyse uit 2007 (zie bijlage 2). In essentie geeft deze probleemanalyse aan:

- dat er zich qua maritieme toegankelijkheid nu en straks problemen van afmetingen (breedte, diepgang (en lengte)), betrouwbaarheid (zoals uitval door onderhoud, calamiteiten of spuien) en beschikbaarheid (capaciteit) stellen die zonder oplossing het ontwikkelingspotentieel van de Kanaalzone uithollen;
- dat er daarnaast ook een capaciteitsprobleem voor de binnenvaart te verwachten is dat samenhangt met het medegebruik van zeesluisvoorzieningen.

Het SAF heeft, met in het achterhoofd de in de probleemanalyse aangegeven toegankelijkheidsproblemen, de in de MKBA onderzochte oplossingsrichtingen getoetst op hun oplossend vermogen.

Het SAF meent dat enkel een grote zeesluis (gedimensioneerd voor een maatgevend schip met afmetingen 366*49*14.5 m) een alomvattende oplossing biedt voor de in de

problemanalyse gesignaleerde problemen. Door het brede oplossende vermogen biedt dit projectalternatief een stevige upgradering van het zeehavengebied.

De zeeluisvariant “kopie van de huidige Westsluis” biedt geen oplossing voor het probleem van de maritieme schaalvergroting. Deze oplossing is volgens het SAF niet voldoende toekomstgericht. Hetzelfde geldt - zij het in nog sterkere mate - voor de oplossingsvarianten binnenvaartsluis en insteekhaven. Het SAF verwacht dat een keuze voor oplossingen die maar voor een deel antwoord geven op de problemanalyse aan zal zetten tot afbouw of wellicht zelfs delocalisering van belangrijke zeehavengebonden activiteiten in de Kanaalzone.

Een SAF beoordeling van het oplossende vermogen van in de MKBA beschouwde oplossingen is samengevat in onderstaande tabel.

Oplossingsrichting / probleem	maritiem			binnenvaart
	Schaalvergroting	Betrouwbaarheid	Schutcapaciteit (winst in minuten) (*)	Schutcapaciteit (winst in minuten) (*)
Grote zeeluis buiten	groot	groot	176/417	51/66
Grote zeeluis binnen	groot	groot	?/365	?/43
Kopie Westsluis buiten	geen	groot	173/321	50/29
Diepe binnenvaartsluis binnen (combisluis)	geen	beperkt **)	118/179	37/-45
Grote binnenvaartsluis binnen	geen	geen	107/-335	58/79
Kleine binnenvaartsluis binnen	geen	geen	?/-307	?/66
Insteekhaven	groot	geen	27/-36	-3/-7

(*) Afname van de gemiddelde passeertijd t.o.v. deze in de nuloplossing in een GE/ logistiek scenario 2020/2040

(**) Wel vergroting van betrouwbaarheid voor kleine zeeschepen; niet voor grote zeeschepen

(?) Niet beschikbaar

Naast het oplossend vermogen heeft het SAF ook gekeken naar de omgevingsaspecten, waarbij vooral de conclusies uit de milieutoets belangrijk zijn. In dit onderzoek werden de omgevingseffecten van de beschouwde projectalternatieven ten opzichte van het nulalternatief geïnventariseerd. Hoewel het resultaat van dit onderzoek een eerder kwalitatief karakter heeft zijn er volgens het SAF toch een aantal decisieve conclusies uit te trekken.

Wat betreft emissie leidt het nulalternatief tot een onacceptabele milieuhinder door voor het sluiscomplex wachtende schepen. Het oplossende vermogen voor dit schutprobleem is medebepalend voor de beperking van milieuhinder door voor de sluis wachtende scheepvaart.

Wat betreft de locatie van de grote zeesluis biedt aanleg binnen het bestaande sluisencomplex, naast de kostenwinst ook het voordeel dat de ontwikkelingsmogelijkheid van watergebonden activiteiten op de aangrenzende westelijke kanaaloever behouden blijft. Het SAF verwacht dat een oplossing binnen het sluisencomplex een minder omslachtige inpassingprocedure zal vergen dan een locatie buiten complex. Oplossingen binnen complex scoren in de milieutoets merkbaar beter.

Na de bouw van een nieuwe sluis binnen complex is er - zolang Westsluis en Oostsluis niet zijn afgeschreven (en hierbij moet worden gedacht in termijnen van tientallen jaren) - geen ruimte voor aanleg van nog een nieuwe sluis. In vergelijking tot kleinschaliger oplossingen biedt de bouw van een grote zeesluis binnen complex als niet te onderschatten voordeel dat zo een stevige buffer wordt ingebouwd voor verdere groei van binnenvaart en maritiem verkeer.

Omdat effecten op landschap, waterhuishouding en verzilting naar verwachting groter zijn bij grote zeesluisoplossingen vergen deze een omslachtiger inpassingprocedure dan op kleine zeevaart of binnenvaart gerichte oplossingen.

De variant insteekhaven scoort, verzilting uitgezonderd, qua milieueffecten merkbaar slechter dan de andere onderzochte oplossingen.

Het resultaat van de milieutoets kan zonder aanvulling van leemten in kennis niet nader worden gekwantificeerd. In die situatie acht het SAF de optelling van een aantal onderzochte aspecten (zoals lucht, bodem, water, emissie, geluid, ...) tot één kwalitatieve score per oplossingsrichting die in de MKBA is opgenomen te arbitrair om hieraan harde conclusies te kunnen verbinden. Omdat de milieutoets de score wel in detail weergeeft is er toch een goede basis voor besluitvorming.

De onderzoeken geven aan dat in een groeisituatie de verbetering van de maritieme toegankelijkheid tot een aanzienlijke toename van het watergebonden- en landverkeer in de kanaalzone kan leiden. Deze belangrijke ontwikkelingsstroef is tegelijk de achilleshiel van de te realiseren oplossing. Als de groei van het verkeer en vervoer en de hieraan gerelateerde bedrijvigheid niet tegelijkertijd in goede banen wordt geleid dan is er een groot risico dat de Kanaalzone zich niet duurzaam zal ontwikkelen of dat de veiligheid in het gedrang komt. Ook de aanwezigheid van de grens vormt hierbij een risicoverhogende en complicerende factor die enkel met intensieve, hechte samenwerking kan worden verkleind. Stakeholders achten het essentieel dat er samen met een besluit over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid waarborgen zijn voor een adequaat gezamenlijk flankerend beleid voor het kanaal en de kanaalomgeving.

Het SAF meent dat navolgende zes punten onderdeel moeten zijn van dit beleid:

1. Dat een kanaalverbetering/verruiming niet leidt tot substantieel ruimteverlies van bedrijfsterrinen of ingrijpt op bestaande woonkernen;
2. Dat de beslissing over de oplossing van de sluisenproblematiek onderdeel is van een integraal Vlaams - Nederlands besluit over de verbetering van infrastructuur in de Kanaalzone. De integrale benadering houdt in dat de verbetering van de toegankelijkheid niet enkel is gericht op de oplossing voor de sluisenproblematiek maar ook een plan voor de verbetering van het kanaal omvat. Dit in een tijdspectief van meerdere decennia en met heldere omschrijving van de hierbij aan de orde zijnde investeringen, de bijbehorende kostenverdeling en de planning. De integrale benadering houdt ook in dat dit besluit verder gaat dan enkel het watergebonden verkeer. Een besluit tot verbetering van de maritieme toegankelijkheid vereist dat tegelijkertijd duidelijkheid is over de bijbehorende opwaardering van de goederenspoor- en wegvoorzieningen. Het gaat in het bijzonder om de aansluiting van de Tractaatweg (Terneuzen - Zelzate) na verbreding op de R4-west en R4-oost (waarbij wordt gestreefd naar een vierbaans verbinding (2x2 rijstroken) met ongelijkvloerse kruisingen), over het wegwerken van bestaande belemmeringen in tarifiering van grensoverschrijdend goederenspoorvervoer in de Kanaalzone teneinde dit (goederen)vervoer weer competitief te maken en over de aanleg van de ontbrekende goederenspoorlijn Axelse Vlakte - Zelzate die een alternatief biedt voor de huidige, het kanaal per brug kruisende, spoorverbinding.
3. Dat intensivering van het scheepvaartverkeer ten gevolge van een verbetering van de maritieme toegang van het kanaal qua milieuruimte geen beperking oplevert voor de huidige of toekomstige activiteiten in de Kanaalzone. Vlaanderen en Nederland dienen hiertoe gezamenlijk afspraken te maken, bijvoorbeeld over de te gebruiken kwaliteit brandstof van de zeeschepen die zich in de Kanaalzone bevinden.
4. Dat de verbetering van de watergebonden toegankelijkheid wordt gerealiseerd in combinatie met een samenhangend Vlaams - Nederlands beleid rond veiligheid en calamiteitenbestrijding op en langs het kanaal Gent-Terneuzen. De bijbehorende verantwoordelijkheden inclusief de kostenverdeling en de inbreng van middelen worden gezamenlijk door Vlaanderen en Nederland bepaald.
5. Dat het schutproces uit oogpunt van verdroging of verzilting geen negatieve invloed heeft voor het waterbeheer in het algemeen en de natuurwaarden van de bestaande, beschermde grensoverschrijdende krekensystemen in het bijzonder. De verbetering van de toegankelijkheid is enkel uitvoerbaar als deze verwaarloosbare negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding in de regio. Een voorafgaand gezamenlijk vast te stellen waterbesparingsplan voor crisissituaties dient het gezamenlijk waterbeheer te ondersteunen.
6. Dat bij de exploitatie en het beheer van het sluisencomplex te Terneuzen de principes van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer daadwerkelijk en onverwijld worden toegepast. Vlaanderen en Nederland dienen daartoe op korte termijn praktische afspraken te maken die hieraan de gepaste invulling geven.

Zoals hierboven aangegeven verbindt het SAF aan de verbetering van de maritieme toegang de voorwaarde dat samen met een aan het einde van de planuitwerkingsfase te nemen uitvoeringsbeslissing ook een positieve beslissing zal worden genomen over alle zes bovengenoemde flankerende maatregelen voor het kanaal en de kanaalzone.

C2. SAF adviseert onder voorwaarde van invulling van zes flankerende maatregelen te kiezen voor de oplossingsrichting grote zeesluis binnen complex

Het SAF adviseert om de voorkeursbeslissing te richten op de oplossing grote zeesluis binnen complex. Het SAF adviseert om hierbij enkel een besluit voor aanleg van een grote zeesluis binnen complex te nemen als bij de voorkeursbeslissing ook een aanvullend besluit over de uitwerking van alle zes onder C.1. genoemde flankerende maatregelen wordt genomen. Dit aanvullend besluit zou kunnen inhouden dat een uitvoeringsbeslissing grote zeesluis die aan het einde van de vervolgfase aan de orde is enkel kan worden genomen in samenhang met een pakket nader uitgewerkte flankerende maatregelen. Dit pakket maatregelen zou in de op de verkenning volgende planuitwerkingsfase vorm en inhoud moeten krijgen. In het voorkeursbesluit dat nu aan de orde is zou derhalve ook een opdracht tot de uitwerking van dit flankerend beleid moeten te worden voorzien.

In afwachting van de uitkomst van de planuitwerkingsfase acht het SAF het raadzaam om binnen de oplossingsrichting grote zeesluis binnen complex voorlopig ook de oplossingsrichting combisluis voor zeevaart en binnenvaart verder uit te werken.

Het SAF tekent hierbij aan dat de oplossing combisluis op een aantal aspecten (ondermeer financiering) beter scoort ten opzichte van de grote zeesluis maar in oplossend vermogen en toekomstgerichtheid dan weer minder is dan de grote zeesluis.

C3. Verantwoorde groei en duurzame ontwikkeling vragen investeringen op het juiste moment

Het oplossende vermogen en de rentabiliteit van dit project hangen mede af van de economische groei en de daarmee samenhangende ontwikkeling van het vervoer. De huidige mondiale financiële en economische crisis mag geen aanleiding zijn om het lange termijn economische scenario en de daarmee samenhangende projectrentabiliteit in twijfel te trekken. Het in de studie gehanteerde economische groeiscenario (GE/Logistiek) houdt met dergelijke schommelingen immers al rekening. Het SAF acht het belangrijk dat juist in een periode vol onzekerheden pijlpalen worden geslagen voor duurzame ontwikkeling en groei. Zeehavens zijn de trekpaarden van de economie. Willen zij deze trekkersrol straks met kracht kunnen doen dan moet ook in mindere tijden hiervoor de nodige haver worden voorzien. Juist nu zal een krachtig positief gebaar rond toegankelijkheid indruk maken op gebruikers van de haven en hen aanzetten tot extra inspanningen.

Het SAF verwijst in dat verband ook naar de gevoeligheidsanalyse van de MKBA, waarvan de uitkomsten aangeven dat het saldo bij een toekomstige groeisituatie (GE/Logistiek) verslecht als de aanleg van de sluisoplossing wordt uitgesteld.

C4. Overige aandachtspunten

Het SAF wijst erop dat de beoogde oplossingsrichting onderdeel vormt van de trans-Europese noord - zuid binnenvaartas Seine nord. In tegenstelling tot binnenvaartprojecten op deze as in België en Frankrijk vormen noch het Nederlandse knelpunt Terneuzen noch het kanaal Gent - Terneuzen onderdeel van het bestaande trans-Europese netwerkprogramma. Binnenkort wordt voor de periode na 2010 een nieuwe lijst van TEN-T projecten vastgesteld. Het SAF ziet dat als een kans op cofinanciering die gezamenlijk zou moeten worden aangegrepen.

Het SAF adviseert Vlaanderen en Nederland om met Frankrijk samen te werken om de oplossing voor het toegankelijkheidsprobleem te Terneuzen en de verbetering van het kanaal op de lijst van nieuwe TEN-T projecten te krijgen.

Bij de beoordeling van het kostenonderzoek kwam naar voren dat er in Vlaanderen en Nederland op verschillende wijze gecommuniceerd wordt over de investeringskosten van dit soort projecten. Het betreft het onderscheid tussen directe bouwkosten (aannemingsprijs + onderzoekskosten) en het totaalbedrag aan directe en indirecte kosten (zoals overige constructie, grondverwerving, vervangingskosten, onderhoudskosten over 100 jaar...). In het gevoerde onderzoek is qua definitie de standaardmethodiek MKBA gevolgd en omvat het begrip investeringskosten de laatstgenoemde, in Nederland voorgeschreven, componenten.

Het SAF adviseert om bij de presentatie van de onderzoeksresultaten in de externe communicatie rekening te houden met de overeenkomstige inhoud die het begrip investeringskosten heeft in de standaardmethodiek MKBA aan weerszijden van de grens.

Samenstelling Stakeholders Advies Forum (SAF)

Voorzitters en secretaris:

Mevrouw M. Smet
Voorzitter Stakeholders Advies Forum (SAF)

De heer G.J.M. Braks
Voorzitter Stakeholders Advies Forum (SAF)

De heer L.D. van den Berg
Secretaris Stakeholders Advies Forum (SAF)

Leden van het SAF:

De heer C. De Baere / De heer M. Van Opbroeck
General Manager Volvo Logistics / manager Harbour Services

De heer R. De Croock
Voorzitter VeGHO

De heer A. Denys
Gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen

De heer F. De Vilder
Burgemeester Gemeente Zelzate

De heer J.C.J. de Vries
Regiovertegenwoordiger Koninklijke Schuttevaer Regio Zeeland

De heer E. De Wispelaere
Burgemeester Gemeente Evergem

De heer P. Droesbeke / De heer I. Du Pont
General manager bulk division Ghent, Sea-Invest N.V. / havenconsultant Sea-Invest N.V.

De heer E. Grietens
Beleidsmedewerker Integraal ruimtebeheer, Juridische & sociale instrumenten Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen

De heer F.P. Kuijpers
Vertegenwoordiger Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO)

De heer J.A.H. Lonink
Burgemeester Gemeente Terneuzen

De heer J. Martin
Algemeen Directeur OVET B.V.

Mevrouw K.M.H. Peijs
Commissaris van de Koningin Provincie Zeeland

De heer D. Termont
Burgemeester Stad Gent

De heer M.M.F. van Hijfte
Algemeen Directeur Yara Sluiskil B.V., mede namens de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
(BZW)

De heer T. van Mierlo
Directeur Zeeuwse Milieu Federatie (ZMF)

De heer G. van Poelvoorde / De heer M. Vereecke
CEO ArcelorMittal Unit Nord / Gent CEO ArcelorMittal Gent

De heer S. van Rouveroy van Nieuwaal / De heer P. Mortier
Eerste schepen en schepen van Haven en Innovatie Stad Gent / Waarnemend directeur-generaal
havenbedrijf Gent GAB

De heer A.M.G. van Waes / De heer J. Van der Hart
Vice-voorzitter Zeeland Seaports / Algemeen directeur Zeeland Seaports

De heer X. Vanden Avenne
Bestuurder Euro-Silo N.V., Van den Avenne Izegem N.V.

De heer M. Verbrugge
Managing Director Verbrugge International B.V

Eindconclusies probleemanalyse

Vastgesteld door de bewindslieden in het voorjaar 2007.

Ter verkenning van de problematiek van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen werd uitvoerig onderzoek uitgevoerd. De problemen werden vanuit verschillende optieken geanalyseerd. Vanuit het oogpunt van de locatiekeuze van bedrijven, de productie- en logistieke processen en de scheepsontwikkeling in de zee- en binnenvaart werden de knelpunten voor de Kanaalzone gedefinieerd.

De Kanaalzone Gent-Terneuzen beschikt in de havenrange Amsterdam-Duinkerken over de minst goede maritieme toegang van alle concurrerende havens. Dit blijkt uit een vergelijking van de maximale toegestane scheepsgrootte en de gevoeligheid voor het uitvallen van een zeesluis in deze havens. De nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone wordt binnen elk van de optieken genoemd als knelpunt voor de Kanaalzone. Zowel de grootte van de zeesluis (de Westsluis) als de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het sluisencomplex zijn in de onderzoeken vernoemd als een probleem, nu én/of in de toekomst. De huidige maritieme toegankelijkheid kan in sommige sectoren zijn weerslag hebben op het te verwachten economisch vestigingspotentieel.

De grootte van de zeesluis vormt een knelpunt vanwege ontwikkelingen in scheepsgrootte en omwille van de gemiste en te missen schaalkostenvoordelen van grotere schepen. Hierbij bestaat er vooral voor de dry bulk carriers een knelpunt. Het aandeel in de wereldvloot van dit type schepen waarvoor omwille van de diepgang en breedte de Kanaalzone³ niet bereikbaar is, neemt toe. Vanwege breedte ontwikkelingen bij de autoschepen (de zogenaamde roll-on/roll-off schepen en Pure Car Carriers) zal ook het aantal van dit type schepen dat niet door de Westsluis kan, toenemen. Beide tendensen worden versterkt door scheepsontwikkelingen, die het gevolg zullen zijn van het naar verwachting in 2015 verruimd Panamakanaal.

De binnenvaart ondervindt in de huidige situatie geen problemen met de toegestane afmetingen voor passage van het sluisencomplex, maar ze gebruikt door de volumestijging en schaalgrootte ontwikkelingen (minder binnenvaartschepen per schutting) naast de Oostsluis ook de door de zeevaart gebruikte Midden- en Westsluis. Mede als gevolg van de toekomstige openstelling van de Seine-Nord verbinding zal het vervoer per binnenvaart naar verwachting verder toenemen. Dit leidt tot langere wachttijden en een toenemende congestiekans. Dit heeft een onmiddellijke impact op de rentabiliteit en betrouwbaarheid van lijndiensten en mogelijke gevolgen voor het JIT productieproces van diverse sectoren in de Kanaalzone. Toenemende wachttijden voor de binnenvaart kunnen bovendien negatieve effecten voor de zeevaart hebben.

Er stelt zich zowel met de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het gehele sluisencomplex als met de grootte van de zeesluis, een groeiend probleem. Deze bevindingen blijken robuust te zijn tussen elk van de in het kader van het vestigingsplaatsonderzoek uitgewerkte toekomstscenario's (industriële, distripark en groen scenario).

³ Met de "Kanaalzone" wordt hier zowel het Kanaal Gent-Terneuzen bedoeld als het sluisencomplex, de voorhaven, de kuisende infrastructuur en de haveninfrastructuur. Zie voor een uitvoerige omschrijving hoofdstuk 2 van deze nota probleemanalyse.

Uit het vestigingsplaatsonderzoek blijkt:

- 5 van de 8 sectoren (agro/voeding, metaal, logistics, energie en forest products) zien de afmetingen van de zeesluis als een knelpunt.
- 3 van de 8 sectoren (agro/voeding, metaal en logistics) zien de beschikbaarheid van de zeesluis als een knelpunt.
- 2 van de 8 sectoren (automotive en metaal) zien de betrouwbaarheid van het sluiscomplex als een knelpunt.

Vanuit de optiek van de productie- en assemblageprocessen en de handel- en distributiestromen zijn de volgende knelpunten in de logistieke kritische succesfactoren voor de zee- en binnenvaart gesignaleerd:

- de fysieke bereikbaarheid voor de zeescheepvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 6 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, chemie, energie, metaal en logistics), waardoor de schaalvoordelen in de scheepvaart niet ten volle benut kunnen worden.
- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur voor de zeescheepvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 4 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, metaal en logistics).
- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur voor de binnenvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 6 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, forest products, energie, metaal en logistics).

Het in de Kanaalzone aanwezige toekomstige potentieel aan goederenstromen zal zonder grotere sluis deels niet gerealiseerd kunnen worden. Met de huidige maritieme toegankelijkheid zijn verdere schaalkostenvoordelen niet haalbaar. De combinatie van capaciteitsbeperkingen en congestie zorgt ervoor dat bedrijfszekerheid niet gegarandeerd is.

De analyses laten zien dat de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone een probleem vormt dat zonder aanpak de huidige activiteiten op termijn negatief zal beïnvloeden en tot een kleinere benutting van het ontwikkelingspotentieel van de Kanaalzone zal leiden. Indicaties in de onderzoeken geven aan dat de omvang hiervan aanzienlijk kan zijn. Gegeven deze inzichten wordt voorgesteld om in het vervolgtraject projectalternatieven uit te werken voor het oplossen van de toegankelijkheidsproblemen van de Kanaalzone. Het gaat hier om problemen met de afmetingen (breedte, diepgang (en lengte) van het huidige en toekomstige scheepvaartverkeer én capaciteitsproblemen die zich voor zeevaart en binnenvaart stellen bij toenemend gebruik van het kanaal, waarbij de impact van de mogelijke ingrepen en maatregelen op het gehele vaarwegtraject, zowel de voorhaven, het sluiscomplex als het kanaal, aandacht behoeft.

Uit de analyse kwamen ook een aantal andere knelpunten naar voren die in het licht van de logistieke potenties van de Kanaalzone een probleem vormen. Het betreft in het bijzonder de kwaliteit van de achterlandverbindingen via spoor- en wegvervoer. Deze problemen vragen in het vervolgtraject aandacht voor wat betreft hun samenhang met de toegankelijkheidsproblematiek.

Tenslotte kwamen ook knelpunten naar voren met betrekking tot regelgeving, energiekosten, de beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeid en arbeidskosten. Deze problematiek valt evenwel buiten de bevoegdheden van de bestuurlijke opdrachtgevers van voorliggende probleemanalyse. Het oplossen van deze knelpunten wordt in het licht van de potenties van de Kanaalzone belangrijk geacht, maar dit zal buiten de (directe) reikwijdte van het vervolgtraject vallen.