



Het Stakeholders Advies Forum (SAF) adviseert Vlaanderen en Nederland om te kiezen voor de aanleg van een zeevaartsluis binnen het bestaande sluisencomplex te Terneuzen

Contactpersoon

L. van den Berg

Contactgegevens

L.vandenberg@benelux.be

+32 (0)2 519 38 44/ +32 (0)476 40 85 33

Ons kenmerk

09-KGT-SG(NO-002)

Datum

12.01.2009

Onderwerp

Persbericht over SAF advies

Bijlage(n)

Samenstelling SAF

Het Stakeholders Advies Forum (SAF) - waarvan de samenstelling in bijlage is vermeld - adviseert de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en in het bijzonder die van het sluisencomplex te Terneuzen. Uit de in 2007 afgeronde probleemanalyse kwam naar voren dat er zich daar qua afmetingen, betrouwbaarheid en schutcapaciteit grote toegankelijkheidsproblemen aandienen. Het SAF adviseerde indertijd om deze problemen via een breed en grondig onderzoek nader in kaart te brengen en daarbij mogelijke oplossingen te onderzoeken. De ministers namen dit advies over en besloten om dit verkennend onderzoek gezamenlijk uit te voeren.

Een aantal onafhankelijke Vlaamse en Nederlandse bureaus kreeg hiertoe een onderzoeksopdracht. Het onderzoek werd aangestuurd door de Vlaams - Nederlandse projectorganisatie KGT2008. Het SAF werd gevraagd dit onderzoekstraject van nabij te volgen en tussentijds haar mening te geven over de onderzoeksactiviteiten. De concept eindrapporten werden eind 2008 in het SAF besproken. De SAF partijen menen dat deze onderzoeken een goede basis zijn voor het bepalen van nut en noodzaak van het tiental in detail onderzochte oplossingsmogelijkheden. De milieutoets biedt volgens het SAF het nodige onderscheidende inzicht in de kwalitatieve omgevingseffecten van de beschouwde oplossingen. Het SAF adviseert enkele leemten in kennis aan te vullen.

Het SAF keurde op 12 januari 2009 een eindadvies goed over dit onderzoek. Het SAF geeft hierin een voorzet voor de door de bewindslieden van Vlaanderen en Nederland aan de hand van dit onderzoek te nemen beslissing voor het vervolg op deze verkenning. En daarbij ook de keuze van de in de vervolgfase nader uit te werken, te optimaliseren en op uitvoerbaarheid nader te onderzoeken oplossingsrichting.

Voor de keuze van de oplossingsrichting, en in het bijzonder de vraag of een nieuwe binnenvaartsluis zou kunnen volstaan of dat er een op zeevaart gerichte oplossing gewenst is, adviseert het SAF de bewindslieden om naast binnenvaartoplossingen vooral ook te kijken naar het toekomstperspectief van de kanaalzone als belangrijk zeehavengebied. Gezien dit ook nog eens door de onderzoeken onderlijnde potentieel aanwezige perspectief, dat naar verwachting met de uitbouw van de Seine nord verbinding zal vergroten, is er naast een oplossing van het

sluiscapaciteitsprobleem ook behoefte aan een grote zeesluis. Met een grote zeesluis wordt ingespeeld op de aanzienlijke schaalvergroting van het maritiem verkeer in de afgelopen jaren. Na de in gebruik name van nieuwe, grotere, sluisen in het Panamakanaal zullen naar verwachting ook aanzienlijk meer schepen op de markt komen die de huidige Westsluis niet kunnen passeren. Een grote zeesluis biedt bovendien als specifiek voordeel dat deze voor lange periode een oplossing voor het capaciteitsprobleem biedt. Een belangrijk aspect omdat na de aanleg van de nieuw te bouwen sluis de fysieke ruimte binnen het sluisencomplex Terneuzen volledig is benut.

Het SAF adviseert niet zonder reden om deze oplossing binnen het bestaande sluisencomplex te realiseren. Dit beperkt immers de aanlegkosten, leidt tot minder beslag op ruimte en natuur, is daarna procedureel makkelijker inpasbaar en houdt de mogelijkheid open om aan de (zuid)westelijke zijde van het sluisencomplex nieuwe watergebonden activiteiten te ontplooiën. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een grote zeesluis binnen het complex qua bouw en gebruik als oplossing voldoet.

Het onderzoek geeft aan dat in een groeisituatie een verbetering van de maritieme toegang tot een aanzienlijke toename van het watergebonden en landverkeer zal leiden. Deze belangrijke ontwikkelingstroef is tegelijk de achilleshiel van deze oplossing. Als de groei van het verkeer en vervoer en de hieraan gerelateerde bedrijvigheid niet tegelijkertijd in goede banen worden geleid dan is er volgens het SAF 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. Het SAF adviseert om in de voorkeursbeslissing een besluit voor aanleg van een grote zeesluis binnen complex te nemen, maar enkel als bij de voorkeursbeslissing ook een aanvullend besluit over de uitwerking van 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, te weten:

1. Dat een kanaalverbetering/verruiming niet leidt tot substantieel ruimteverlies van bedrijfsterreinen 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 tijdsperspectief 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 van het kanaal Gent - Terneuzen en de bedrijven en rond calamiteitenbestrijding. 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 sluzencomplex 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.

In afwachting van de uitkomst van dit nader onderzoek acht het SAF het raadzaam om binnen de oplossingsrichting grote zeesluis binnen complex voorlopig ook de oplossingsrichting combisluis voor zeevaart en binnenvaart (diepe binnenvaartsluis) verder uit te werken.

Het SAF tekent hierbij aan dat de oplossing combisluis op een aantal aspecten beter scoort dan de grote zeesluis maar minder in oplossend vermogen en toekomstgerichtheid.

Het SAF adviseert Vlaanderen en Nederland tenslotte om samen te werken met Frankrijk om de nieuwe sluis te Terneuzen en de verbetering van het kanaal op te nemen op de lijst van belangrijke Europese infrastructuurprojecten omdat deze projecten belangrijke schakels zijn in de verbetering van de Seine nord verbinding.

Het SAF advies wordt als gemeenschappelijk advies over de conclusies in de concept onderzoeksrapporten voorgelegd aan de Vlaamse Minister president K. Peeters en de Nederlandse Staatssecretaris T. Huizinga.

Zij kunnen dit SAF advies gebruiken om tot een besluit te komen over deze verkenning en de hieruit te trekken conclusies voor het vervolg.

Gent, 12 januari 2009

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