



Contactpersoon

L.D. van den Berg

Contactgegevens

L.vandenberg@benelux.be
+32 (0)2 519 38 44

Ons kenmerk

07-KGT-SG(NO-044)

Datum

21.06.2007

Onderwerp

Onderwerp
Inleiding G. Braks 25.06.2007

Bijlage(n)

Geen

Dames en heren,

In de eerste plaats een bijzondere groet aan de vertegenwoordigers van het Benelux parlement, een uniek en in mijn ervaring ook nuttig netwerk van vertegenwoordigers van al de parlementen in de Benelux.

Tot voor enkele jaren had ik het genoeg zelf actief deel uit te maken van uw Raad als vertegenwoordiger van de Eerste Kamer. Vandaag vervul ik een andere rol.

Samen met minister van Staat Miet Smet werk ik op vraag van de ministers aan de uitbouw van breed maatschappelijk draagvlak voor het project rond de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone. Het onderzoekspoor van dit project werd zo-even door de heer Jonker toegelicht. In mijn inleiding geef ik aansluitend uitleg over het processpoor bij dit project.

Na de ondertekening van de Schelde verdragen in maart 2005 spraken Vlaamse en Nederlandse bewindslieden af om stakeholders een actieve rol te laten spelen bij het onderzoeksproject naar de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone.

Dit adviesspoor heeft vorm en inhoud gekregen in een Stakeholders Advies Forum, afgekort het SAF. In dit Vlaams - Nederlands overleg zitten vertegenwoordigers van de betrokken provincies en gemeenten, van de havens, van het bedrijfsleven, de landbouw, de milieuorganisaties en de binnenvaart. Miet Smet en ik zitten dit SAF bij toerbeurt voor. Wij functioneren daarbij als onafhankelijke gezaghebbende personen.

Het SAF adviseert de bewindslieden gedurende de gehele looptijd van het onderzoeksproject (van onderzoeksopdracht en probleemstelling tot doorvertaling van de onderzoeksresultaten in beleidsconclusies) en dus niet zoals bij projectadvisering enkel over het eindresultaat. Deze permanente inbreng moet leiden tot een hogere kwaliteit van de besluiten en een grotere affiniteit van stakeholders met deze besluiten. Via een mix van open informatie en actieve betrokkenheid bij het onderzoek en de beleidsvoorbereiding wordt bij stakeholders vertrouwen gekweekt in het onderzoeksproces.

Inmiddels zijn we een klein jaar aan de slag. In een eerste fase bespeurden wij een zeker scepsis bij de aan het SAF deelnemende partijen over dit zoveelste onderzoeksproject. Inderdaad is er in het verleden heel veel bestudeerd maar werd nooit een echt vervolg gegeven aan de studies. Maar ook is nooit een samenhangend onderzoek geweest dat zoals dit project beantwoordt aan de projectonderbouwende voorwaarden die Nederland aan dit soort grote projecten oplegt (voor insiders: de MIT onderbouwing). Het volgen van dit MIT spoor is ook een belangrijke politieke voorwaarde om de beleidsconclusies uit deze onderzoeksfase straks door te kunnen trekken in concrete politieke besluiten. De standpunten van de stakeholders over deze besluiten vormen daarbij naar

verwachting belangrijke indicatoren over het bijbehorende maatschappelijke draagvlak.

Maar sterker dan woorden spreken daden. Een eerste SAF opdracht betrof de advisering over een aantal onderzoeken ten behoeve van de probleemanalyse. Stakeholders hebben zeer nuttige bedrijfsinformatie, visies en ervaringen ter beschikking gesteld van de externe onderzoekers. Zij hebben in nauw overleg met deze onderzoekers ook een constructieve bijdrage geleverd aan de doorvertaling van deze input in onderzoeksresultaten. Het SAF stemde unaniem in met de op basis van deze onderzoeken door de projectorganisatie uitgewerkte probleemanalyse. De verwachting is dat ook in het vervolgtraject deze intensieve betrokkenheid van SAF zijn vruchten af zal werpen.

In deze eerste fase zijn er tussen stakeholders weinig twistpunten. Ieder partij is voor verbetering van de toegankelijkheid. Maar ik sluit niet uit dat er tussen stakeholders tegenstrijdige opvattingen komen als het gaat om zaken als dimensie van de sluis (met name rond diepte van de sluis), urgenties of betaalbaarheid (denk aan PPS constructies). Het is belangrijk dat op dat moment bij alle partijen vertrouwen is in het onderzoekspoor. Met de unaniem door het SAF gesteunde probleemanalyse is een belangrijke basis gelegd voor dit vertrouwen.

Vandaag bezoekt u de Nederlandse kant van de kanaalzone. Naar ik begrepen heb bezocht de Raad vorig jaar al de Vlaamse zijde. Deze kennismaking biedt u - wellicht net als mij bij mijn eerste bezoek aan de Kanaalzone –een aangename verrassing. Een verrassing dat in dit gebied zoveel belangrijke economische activiteiten zijn. Een gebied ook met een indrukwekkende dynamiek. Havengebonden activiteiten ook die qua kencijfers als toegevoegde waarde,

tewerkstelling of bedrijfsinvesteringen vrijwel alle andere havens overtreffen. Twee kencijfers als illustratie:

- De zeehaven van Gent brengt met een relatief bescheiden overslag van ca. 25 miljoen ton per jaar 25 % van de toegevoegde waarde op die door alle Vlaamse havens samen wordt gegenereerd en stelt direct en indirect 65.500 mensen tewerk; ook de Zeeuwse havenactiviteiten leveren een substantieel deel (20%) van de tewerkstelling in Zeeland op;
- De toegevoegde waarde per overgeslagen ton lading van de sterk op industrie gerichte havengebonden activiteiten in de Kanaalzone Gent-Terneuzen een veelvoud is van die van Rotterdam;

Deze hoge economische score staat ook voor potenties. Potenties die in sterke mate afhangen van een goede ontsluiting. Hiaten in ontsluiting zullen leiden tot stagnatie en mogelijk ook terugloop. Met daarbij in het achterhoofd dat de ontsluiting van andere concurrerende zeehavens vaak al beter is of nog verder verbeterd wordt. In dat verband wijs ik er ook op dat Zeeuws Vlaanderen in zijn geheel genomen nu al kampt met een aantal sociaal-economische problemen. Het onverhoopt teloor gaan van de kanaalzone zal aan beide zijden van de grens diepe sociale sporen trekken. In die omstandigheid raad ik u aan om het dossier van de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone met gepaste aandacht te volgen. Zelf heb ik de indruk dat de aandacht "van buiten de kanaalzone" niet altijd correspondeert met de belangen die er in dit gebied op het spel staan. Met uw werkbezoek toont u aan dat deze aandacht bij u gelukkig wel aanwezig is.

De kanaalzone vormt het centrale deel van de belangrijke vervoer- en distributiecridor Rotterdam - Parijs. Voor deze corridor staat het Europese Seine-nord project op stapel. Dit ambitieuze project beoogt een betere binnenvaartontsluiting via Schelde-Rijn verbinding- Kanaal Gent-Terneuzen,

Bovenschelde, Canal Seine-Nord en Seine. Een project dat de oververzadigde snelwegen moet ontlasten en de milieuhinder moet verminderen. Maar ook een project dat binnen enkele jaren een extra capaciteitsbeslag zal leggen op het sluiscomplex te Terneuzen. Vlaanderen en Nederland anticiperen in het project KGT ook op dit Seine-nord project.

De met dit project KGT tot stand gekomen goede samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse overheden biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen in de regio. Maar een op ontwikkeling gerichte samenwerking is niet enkel een zaak van de Vlaamse en Nederlandse overheden. Nieuwe of verdiepte grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven tussen provincies, gemeenten, havens, bedrijfsleven of belangenorganisaties zijn nodig om dit gebied tot één samenhangende sociaal-economische cluster om te smeden. Dit project biedt verdere toenadering. Ik verwacht dat SAF partijen het onderlinge netwerk ook grensoverschrijdend verder zullen versterken.

Dank voor uw aandacht!

Gerrit Braks