

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

24 april 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de dames Anne Marie Hoebeke en Joke Schauvliege, de heer Bart Van Malderen,
mevrouw Helga Stevens, de heer Jan Roegiers en mevrouw Vera Dua –**

betreffende de maritieme toegang tot de haven van Gent

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Vlaanderen leeft door zijn goede strategische ligging voor een groot deel van de economische activiteiten in de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende.

In het sociaal-economische plan ‘Vlaanderen in actie’ wordt terecht gesproken over “economische poorten van Vlaanderen”. Daarin vinden het actieplan voor een ‘Maritieme snelwegen’-Stuurgroep voor het Noordzeegebied en het idee van ‘Flanders Port Area’ hun plaats.

De haven van Gent is vertrek- en bestemmingshaven voor talrijke goederenstromen. Hoewel de haven belangrijk is, is ze minder bekend bij een breder publiek.

De haven en de Kanaalzone bieden groeipotentieel voor economie en werkgelegenheid. 15% van de Oost-Vlaamse werkgelegenheid is rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden aan de activiteiten in de Gentse Kanaalzone; 25% van de toegevoegde waarde die in de provincie wordt gerealiseerd, hangt af van activiteiten in de Gentse haven. De Gentse haven is goed voor de helft van de Oost-Vlaamse export.

De vlotte bereikbaarheid via de weg, het spoor en de binnenvaart, alsook voldoende maritieme toegang tot de havens zijn cruciaal. De Staten-Generaal van de provincie Oost-Vlaanderen bogen zich in maart 2007 over deze problemen en concretiseerden bovendien het begrip ‘modal shift’. Het congestieprobleem van de E17 en de Expressweg Antwerpen–Zee kust op het volledige traject Gent–Antwerpen moet bovendien worden aangepakt. De afbouw van het containertransport via de weg, alsook het aanmoedigen van binnenscheepvaart en spoorverkeer, vergen in dit kader volgehouden inspanningen. Veertien ‘missing links’ werden in november 2005 op het Oost-Vlaamse wegennet vastgesteld door de Staten-Generaal.

Het komt er nu op aan om het economische potentieel in een zo groot mogelijke werkgelegenheid om te zetten.

Een betere binnenvaartontsluiting via de verbinding Schelde–Rijn, Kanaal Gent–Terneuzen Bovenschelde, Canal Seine Nord en Seine beoogt de ontlasting van de oververzadigde snelwegen en het vermijden van milieuhinder. Dat past onder meer in het Europese project Seine–Nord.

De Kanaalzone kan tot het centrale deel van de belangrijke vervoer- en distributiecridor Rotter-

dam–Parijs gerekend worden. De toegang tot de Kanaalzone vanuit de Westerschelde hangt evenwel af van de grootte van de sluizen. Het sluizencomplex bestaat uit drie sluizen: de Middensluis (maximale diepgang van 6,50 meter voor schepen van 115 lang en 16 meter breed), de Oostsluis (maximale diepgang van 4 meter voor schepen van 140 meter lang en 22,5 meter breed), de Westsluis (maximale diepgang van 12,50 meter voor schepen van maximum 265 meter lang en 34 meter breed).

De gevoeligheid voor de uitval van de zeesluis is relatief groot: 95% van de lading gaat door de Westsluis en 65% kan door de grotere afmetingen van de schepen enkel door die sluis geraken. De combinatie van schepen met een grote tonnage en de grote gevoeligheid voor uitval van die toegang is daarom in de Kanaalzone een probleem.

De huidige toegestane maximale diepgang is 12,50 meter. De afmetingen van de schepen evolueren echter snel (op dit moment hebben 35% van de bulkcarriers, goed voor 58% van de lading, al een diepgang van meer dan 12 meter). Het potentieel van de Kanaalzone en de Gentse haven kan dus niet gerealiseerd worden zonder grotere sluizen.

In het Vlaamse regeerakkoord van 2004 werd al de verbetering van de maritieme toegang tot de haven van Gent en de bouw van een tweede zeesluis als doelstelling vooropgesteld. De centrale ligging van Oost-Vlaanderen biedt de mogelijkheid om in de Gentse haven en rond de Kanaalzone op duurzame wijze een extra meerwaarde en daarvan afgeleide werkgelegenheid in de logistieke sector te genereren. De toekomstige sociaal-economische attractiviteit, de competitiviteit en complementariteit van de Gentse haven tegenover de andere Vlaamse havens zijn hier de uitdagingen.

Het Vlaams Parlement wil met deze resolutie zijn verantwoordelijkheid opnemen en tijdig de nodige signalen uitsturen naar de Vlaamse Regering.

Anne Marie HOEBEKE

Joke SCHAUVLIEGE

Bart VAN MALDEREN

Helga STEVENS

Jan ROEGIERS

Vera DUA

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat er voor de Kanaalzone Gent–Terneuzen geen gemeenschappelijk gedragen Vlaams–Nederlandse probleemstelling was inzake de maritieme toegang van het Kanaal Gent–Terneuzen en er besloten werd gezamenlijk voorstellen te doen naar het voorbeeld van ProSes ontwikkelingschets voor de Scheldeverdieping;
- overwegende dat de haven van Gent voor de grootste toegevoegde waarde per ton maritieme overslag zorgt van alle Vlaamse havens, en dat daaraan rechtstreeks en onrechtstreeks 60.000 à 70.000 arbeidsplaatsen verbonden zijn;
- gelet op het belang van de watergebonden industrieën die zorgen voor een grote werkgelegenheid en een grote toegevoegde waarde;
- gelet op de vergelijkende studie over maritieme bereikbaarheid in opdracht van de Vlaams–Nederlandse projectorganisatie KTG2008, begeleid door het Stakeholders Advies Forum (SAF);
- gelet op het toenemende belang van de estuaire vaart;
- overwegende dat het volledige potentieel van de Kanaalzone niet zal worden gerealiseerd zonder grotere sluis (geen schaaikostenvoordeel), door capaciteitsbeperkingen en door congestie (geen bedrijfszekerheid);
- gelet op het Vlaamse regeerakkoord van 2004 waarin het reeds ingezette proces dat moet leiden tot de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent en de bouw van een tweede zeeluis, ondersteund wordt;
- overwegende dat het stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief van het vervoer van goederen over de weg tot de prioriteiten gerekend wordt en tegelijk de multifunctionaliteit van de waterwegen benadrukt wordt;
- vraagt de Vlaamse Regering:

1° het overleg met de Nederlandse en Zeeuwse autoriteiten tijdig te evalueren, daadkrachtig

bij te sturen en het Vlaams Parlement erover te informeren;

- 2° een volledig voorstel tot oplossing van het gebrek aan voldoende maritieme toegang voor grote schepen tot de Kanaalzone Gent–Terneuzen uit te werken voor einde 2008;
- 3° het regeerakkoord met betrekking tot de maritieme toegang van de haven van Gent en de bouw van een tweede zeeluis, zowel naar de letter als naar de geest, effectief uit te voeren;
- 4° in het kader van dit project rekening te houden met de algehele waterhuishouding en het eventuele risico op watertekort.

Anne Marie HOEBEKE

Joke SCHAUVLIEGE

Bart VAN MALDEREN

Helga STEVENS

Jan ROEGIERS

Vera DUA
