

31 maart 2011

Open brief aan :

- **Kabinet van Minister H. Crevits**
- **de leden van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken**
- **Kabinet van Minister J. Schauvliege**
- **de leden van de Commissie Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke ordening en Onroerend Erfgoed.**

Mevrouw de Minister,
Mevrouw/mijnheer de Vlaamse volksvertegenwoordiger,

Als apolitieke burgerbeweging hebben wij reeds op 10.04.08 een verzoekschrift over de verbreding van het Schipdonkkanaal ingediend. Wij werden gehoord op 10 juni 2008.

Op 10 februari 2009 tijdens een opvolgingshoorzitting (stuk 2215, 2008-2009, Nr.1) werden de voorzitter van de haven van Zeebrugge dhr J. Coens gehoord en de afgevaardigd bestuurder van W&Z dhr Leo Clinckers samen met de deskundige professoren dhr P. Meire (UA Department of Biology) en prof. Georges Allaert (UG Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning).

In de plenaire vergadering d.d. 29.04.2009 van het Vlaams Parlement werd er vervolgens beslist dat de procedure van ons verzoekschrift niet afgehandeld is maar "on hold" werd geplaatst, zodat het terug naar de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken werd verwezen.

Mevrouwen, Mijne heren, in naam van +- 50.000 ondertekenaars nemen wij het nog steeds niet dat één van de mooiste streken van Vlaanderen opgeofferd wordt aan een onzinnig duwvaartkanaal. Onzinnig voor de volgende redenen :

Volgens de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van het Seine-Schelde West-project zou het rendabel zijn bij een onafgebroken hoge economische groei en op voorwaarde dat ook de internationale baten worden meegenomen.

Sinds de aanvang van de studie in 2006 heeft de wereld meerdere financiële en economische crises gekend die steeds hun invloed hebben gehad op de internationale handel. De haven van Zeebrugge bleef hier niet van gespaard. Zowel de container- als de autotrafiek kwamen telkens onder zware druk te staan. In internationale economische kringen neemt men aan dat de onvermijdelijke olieschaarste reeds in een nabije toekomst de transportkosten gevoelig zal opdrijven en de wereldhandel zal afremmen. De onafgebroken economische groei waarvan men uitgaat in de MKBA is een utopie.

T.a.v. deze snel wisselende en onzekere economische omstandigheden is de verbreding van het Schipdonkkanaal geen optie. Estuaire vaart is niet alleen goedkoper maar ook veel soepeler. Een estuaire vloot kan geleidelijk worden opgebouwd in functie van de vraag. De nadelige gevolgen van de verbreding van het Schipdonkkanaal zijn echter onherroepelijk.

Een kritische analyse van de MKBA legt belangrijke onjuistheden bloot, zowel aan de zijde van de kosten als aan de zijde van de baten. Hierdoor moet de rendabiliteit van het project in vraag worden gesteld.

We wensen alvast uw aandacht te vestigen op een aantal flagrante onjuistheden langs de zijde van de baten, die niet alleen een beslissende invloed hebben op de rendabiliteit van het SSW-project, maar ook op de wijze waarop de Zeebrugse haven het best wordt ontsloten.

Statistieken en ‘modal split’

Estuaire vaart heeft het statuut van binnenvaart. Maar de belangrijke volumes die nu al estuaire worden vervoerd, worden in de statistieken niet als dusdanig geregistreerd. Dit geeft een onjuist beeld van het aandeel van de binnenvaart in de Zeebrugse ‘modal split’, die officieel op slechts 1,5 à 1,8% wordt gecommuniceerd. Men moet ook de verscheppingen dmv estuaire vaart onderbrengen in de transportmodus “binnenvaart”. Een opdeling in twee sub-categoriën “gewone binnenvaart” en “binnenvaart via de estuaire weg” is mogelijk en zou veel klaarheid scheppen over de belangrijkheid van de laatste.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Deze MKBA gaat voorbij aan de bindende bepaling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De ruimtelijke en economische mogelijkheden van één van de drie alternatieve trajecten, met name de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding, werden immers niet onderzocht.

Het RSV stelt dat het potentieel van de kustvaart op de Scheldemonding in de ruimste zin bestudeerd moet worden met inbegrip van de estuaire schepen, maar ook de shortsea schepen die nu al het Zeebrugse hinterland bevoorraden. In deze MKBA is dit niet gebeurd.

Nochtans is het RSV duidelijk en lezen wij terzake :

4.6.2.3. Reservatie van trajecten voor nieuwe waterwegen

Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbidingsfunctie tussen de zeehaven van Zeebrugge en het hoofdwatwegennet mogelijk te maken, worden drie mogelijke trajecten gereserveerd:

- een verbetering van het kanaal Gent-Brugge
- een verruiming van het Schipdonkkanaal tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen
- de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding

Voor de beoordeling van de drie alternatieven moeten voorafgaandelijk de ruimtelijke en economische opportuniteiten worden onderzocht en de prioriteiten worden bepaald.

Een nieuw element in het dossier is het ‘**Masterplan Vlaamse Baaïen**’. Het is duidelijk dat de eventuele opportuniteiten hiervan voor de kustvaart op de Scheldemonding in bovenvermelde studie aan bod dienen te komen.

Foute kostprijsberekening estuaire vaart

De fameuze tabel nr 15 (bijlage 1) met de kostprijsvergelijking per TEU voor de 5 referentietrajecten en voor de 3 alternatieven nul+ (aangepast kanaal Gent-Brugge) , SSW en estuaire (bijlage 2) is van doorslaggevend belang. De kostprijsverhoudingen geven niet alleen een onmiddellijk beeld van de wenselijkheid/redelijkheid van een alternatief, ze zijn bepalend voor de baten van het project. Immers, deze baten zijn evenredig met het marktaandeel (Tritel-waarde), marktaandeel dat in eerste instantie bepaald wordt door de transportkost.

Opvallend is dat - volgens de MKBA - de kostprijs (€/TEU) voor alle bestemmingen ongeveer dezelfde is voor SSW als voor de estuaire vaart. In werkelijkheid is de estuaire vaart veel goedkoper. In het mechanisme van de kostprijsberekening zijn de capaciteit (in TEU) en de exploitatietijden (varen, schutten, liggen, lossen en laden) kernparameters. Maar net in deze parameters zitten belangrijke fouten.

Zo worden in de MKBA voor alle bestemmingen – uitgezonderd Antwerpen - zowel de vaste als de brandstofkosten in het alternatief estuaire ‘plots’ verdubbeld. Oorzaak hiervan is de foute inschatting van de laadcapaciteit van de estuaire schepen, die voor 4 bestemmingen vijf i.p.v. drie containerlagen kunnen meenemen en daarenboven merklijk breder zijn dan deze via SSW (14,5 tot 17m) i.p.v. 11,5m voor SSW). Voor Meerhout (op het Albertkanaal) is er een voorlopige beperking tot drie lagen, maar in de toekomst worden het er vier na de verhoging van de bruggen (beslist beleid).

Ook met de exploitatietijden zit het grondig fout. Voor de estuaire vaart wordt op alle trajecten een sluis teveel aangerekend (Zeebrugge!!), zijn alle schuttingtijden tweemaal zo lang als bij SSW, worden de gemiddelde snelheden veel te laag ingeschat. Bovendien worden er onterecht figuren aangerekend.

We vermelden hier de gemiddelde resultaten van werkelijk gevaren estuaire trajecten (150 in totaal) die we zelf hebben geregistreerd, en de vergelijking met de overeenstemmende waarden in de MKBA.

Bestemming ^(a)	Antwerpen	Meerhout	Willebroek	Duisburg	Rotterdam
Globale vaartijd ^(b) vlgs MKBA	19,8 u	28,0 u	22,7 u	53,0 u	30,0 u
Globale vaartijd ^(b) AIS	6,4 u	12,4 u	8,6 u	24,0 u	13,5 u
Verhouding MKBA/AIS	x 3,10	x 2,26	x 2,64	x 2,21	x 2,22
(a) vanuit Zeebrugge voorhaven					
(b) varen + schutten + liguren					

De in de MKBA toegepaste vaartijden zijn dus twee- tot driemaal hoger dan in werkelijkheid.

U kan zich hiervan vergewissen door de trajecten zelf te volgen op www.marinetraffic.com (AIS) > Schepen > Scheepsnaam invullen (bvb Amberes, Tripoli, Deseo, en de estuaire car carriers Waterways 1, 2 en 3) > zoek > toon op kaart.

Door deze foute inschatting van de globale vaartijden en van de laadcapaciteiten worden de transportkosten (€/TEU) voor de estuaire vaart in de MKBA 'kunstmatig' opgekrikt tot het niveau van de transportkosten via een verbreed Schipdonkkanaal.

Enkel en alleen al door de capaciteiten en de vaartijden te corrigeren worden de transportkosten estuaire herleid tot een fractie van de binnenvaart via Seine-Schelde West.

Marktpotentieel Seine-Schelde West

Dit heeft uiteraard een grote invloed op de bepaling van het marktpotentieel van SSW en de modal split. De kaart (bijlage 3) stelt het binnenvaartpotentieel voor dat volgens de MKBA per regio aan het Schipdonkkanaal wordt toegekend. Zo zouden maar liefst 40% van alle LoLo-containers vanuit Zeebrugge naar de deelstaat Nordrhein-Westfalen (Duisburg en Neuss), Noord-Frankrijk, het grootste deel van Nederland, Luxemburg, enz... via het Schipdonkkanaal vervoerd worden. Uiteindelijk komt men voor het Schipdonkkanaal tot een globaal potentieel van maar liefst 26,075%, wat mede door de hoger vermelde kostprijsverhoudingen, onrealistisch hoog is.

Het potentieel van Seine-Schelde West richting Frankrijk is zo goed als onbestaand. We citeren uit het verslag van de zevende klankbordgroep SSW:

'Seine-Schelde West omvat echter voornamelijk potentieel in de containervaart. Gelet op de beperkte doorvaarhoogte in Frankrijk (5,25m in de toekomst), zal het transport van containers via de binnenvaart in zuidelijke richting niet concurrentieel zijn wegens te hoge kosten. Hetzelfde geldt voor het autotransport.'

Voor al de overige richtingen is Seine-Schelde West al evenmin een ernstig alternatief. Op zuiver logistiek vlak is het veel te traag (vijf extra sluizen: Zeebrugge, Dudzele, Balgerhoeke, Evergem en Terneuzen plus meerdere kruisplaatsen) en te beperkt in capaciteit. Zoals hierboven aangetoond kan het gewoon niet concurreren met de estuaire vaart of het spoor.

Het in de MKBA vooropgesteld marktpotentieel van SSW staat ook in schril contrast tot de verklaringen van Minister-President Kris Peeters:

- op 2.11.2006 ter gelegenheid van het groen licht van Europa inzake de betoelaging van de estuaire vaart (als Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur): "De Europese Commissie heeft nu haar goedkeuring gegeven voor deze Vlaamse subsidieregeling. Hierdoor kan, gelet op de jaarlijkse groei van de kusthaventrafiëken (op termijn een jaarlijks volume van 790.000 TEU), naar het binnenland en het Rijngebied via estuaire vaart vervoerd worden. Dit is het equivalent van een trafiek van 500.000 vrachtwagens of ruim 9.000 traditionele binnenschepen door Brugge per jaar".
- Op 03.01.2008 heeft mevr H. Crevits n.a.v. de lancering van de Amberes die woorden herhaald.
- op 12.04.2008 ter gelegenheid van de doopplechtigheid van de Deseo in Zeebrugge (als Minister-president): "Met estuaire vaart heeft Vlaanderen een pioniersrol op zich genomen. Nu al is er met name in Frankrijk en bij de Europese Commissie grote interesse in dit project. Het is met dergelijke innovaties dat Vlaanderen een

leiderspositie in het logistieke gebeuren kan verwerven en behouden. Een voorbeeldfunctie om trots op te zijn”.

Van deze stellingen valt er in de MKBA niet veel meer te bespeuren: de goedkopere estuaire vaart en het spoor worden door SSW zwaar gekannibaliseerd. Men slaagt hier dus in door het marktpotentieel van SSW onrealistisch hoog op te kloppen en de correcte kostprijs-verhoudingen met de estuaire vaart en het spoor te negeren.

De te hoog ingeschatte transportkosten van de estuaire vaart, het fel overdreven marktpotentieel van SSW en het negeren van het potentieel van het spoor (beslist beleid) veroorzaken een domino-effect door de gehele MKBA. Het marktaandeel van SSW wordt zwaar overschat en op hun beurt ook de hieruit berekende baten. In werkelijkheid zijn de baten zo laag dat van enige positieve rendabiliteit nooit sprake geweest is en nooit sprake zal kunnen zijn.

En dan hebben we het nog niet eens gehad over een hele reeks ‘negatieve baten’ die niet in rekening worden gebracht: de gebrekkige waterbalans, de negatieve impact op de waterhuishouding, het milieu, de landbouw, de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving, de levenskwaliteit van de mensen die er wonen, het toerisme....

...noch over de investeringskost van amper 630 miljoen euro, die in werkelijkheid een veelvoud daarvan zal zijn. En dan te weten dat met 630 miljoen euro de estuaire meerkost van maar liefst 350 schepen van het type Amberes kan worden bekostigd. Dat is op zich al voldoende voor meer dan duizend jaar ontsluiting van Zeebrugge...

Mevrouw, Mijnheer,

We menen dat hiermee duidelijk is aangetoond dat de voorliggende MKBA zoveel fundamentele onjuistheden bevat dat zij niet eens voor een verantwoorde besluitvorming in aanmerking kan komen. Daarenboven heeft ze als basis gediend voor vervolgstudies, zoals het plan-MER, waarvan de waarde dus even goed in vraag dient gesteld te worden.

Wat de MKBA vooral bewijst is dat de verbreding van het Schipdonkkanaal logistiek zinloos en economisch niet verantwoord is.

De beschikbare en geplande capaciteit (kanaal Gent-Brugge, kust- en estuaire vaart, spoor) is ruimschoots voldoende om de haven van Zeebrugge op een economisch en ecologisch verantwoorde wijze te ontsluiten, ook bij een ononderbroken hoog groeiscenario (Bijlage 4). De op til zijnde lancering van een nieuw estuair zusterschip van de Amberes, zonder enige vorm van subsidie, onderschrijft deze stelling. En het project ‘Vlaamse Baaien’ opent mogelijks nieuwe perspectieven voor Zeebrugge en voor de kustvaart op de Scheldemonding (RSV).

We menen dat het geen zin heeft om nog langer tijd, middelen en belastinggeld aan Seine-Schelde West te besteden.

We vragen U dan ook met aandrang dit project definitief af te voeren.

Met de meeste hoogachting

V.Z.W. 't Groot Gedelf en Actiecomités Maldegem en Zomergem

Bijlagen:

- Bijlage 1: tabel 15 van de MKBA
- Bijlage 2: kaart met 5 referentietrajecten voor de estuaire vaart
- Bijlage 3: kaart trafiekprognose en potentieel SSW
- Bijlage 4: De logistieke ontsluiting van Zeebrugge: volumes en middelen