

ZEEKANAAL EN RUIMTELIJKE ORDENING: Probleemstelling en toepassing in de kanaalzone Gent-Terneuzen

Prof. dr. G. ALLAERT
Hoofddocent aan de Faculteit van
de Toegepaste Wetenschappen
Universiteit Gent
Voorzitter van de
Vakgroep Ruimtelijke Planning

Sea Canal Ghent-Terneuzen and Physical Planning

The concept of Maritime Industrial Development Areas (MIDA) in port planning is badly known by the port-decision-makers.

Especially in the physical planning there is a growing interest of optimising the MIDA's. The optimisation of MIDA's must be seen in the field of building up the quality of the maritime industrial development areas from different facets: the quality of space and environment, the quality of living-, recreation- and workspaces and the quality of mobility, logistics and transport facilities.

The growing competition between regions, cities and port-cities will be more and more a competition for the best location (sealand,

hinterland, quality of MIDA). The physical planning can give good answers to the problems of best location.

In the article, the example of the Canal Ghent-Terneuzen gives a good idea of the possibilities of physical planning by creating an optimised MIDA from Ghent over Terneuzen to Flushing (with the bridge/tunnel connection over/under the Western Scheldt).

The physical planning strategy is strategic-oriented (over the borders of 2 countries : Belgium and the Netherlands).

From an 'European point of view' this strategy is the only one to prefer.

1. MIDA (Maritime Industrial Development Area) : miskend begrip

In de loop der tijden is het havenbegrip en aldus ook de betekenis van het zeekanaal als havenzone geëvolueerd.

Onder een zeehaven wordt tegenwoordig verstaan een land- en wateroppervlakte welke inrichtingen omvat, die in hoofdzaak tot doel hebben het aanlopen van zeeschepen, het laden en lossen ervan, het opslaan van goederen alsmede de ontvangst en het verzenden van deze (afgewerkte) goederen met transportmiddelen naar en van het achterland.

Al deze activiteiten worden verricht vanuit een economisch en sociaal perspectief in publieke/private bedrijven en binnen een aanzienlijke territoriale dimensie.

In de Angelsaksische (vooral Amerikaanse) literatuur kreeg in de jaren '80 dan ook het begrip MIDA (Maritime Industrial Development Area) ingang vooral dan met betrekking tot de regionale planning en ontwikkeling van zeehavengebieden. Vooral in de regionale economie, die in België nogal stiefmoederlijk wordt behandeld (uitzondering vormt de Gentse regionale planningsschool aan de universiteit Gent), krijgen de zeehavengebieden meer en meer aandacht omwille van de groeiende rol en betekenis van de MIDA's als initiators en stimulators van de stedelijke en regionale economie. Deze betekenis is niet uit te drukken in tonnen maar wel in toegevoegde waarde, investeringen, directe en indirecte tewerkstelling en afgeleide bedrijvigheid. Ook het

Zeekanaal naar Gent moet vanuit dit perspectief dan ook meer aandacht krijgen.

De stap naar de planologie en havenplanologie is dan ook rap gezet. Planologie richt zich naar de toekomstgerichte afstemming van sociale en economische activiteiten binnen welbepaalde territoriale beperkingen. Immers, de ruimte is schaars, eindig en duur. Havenplanologie beperkt zich tot de toekomstgerichte ruimtelijke afstemming van sociale en economische activiteiten in een havenzone (een MIDA) op diverse niveaus: lokaal, regionaal, bovenregionaal. De problematiek van de MIDA moet dan ook toekomstgericht worden benaderd, hierbij oog hebbend voor de problematiek van de diverse functies van de havenzone (verkeersfunctie, vervoersfunctie of overslagfunctie, opslagfunctie, distributiefunctie, dienstverlenende functie en industrie-functie) maar ook voor de kwaliteit van het milieu en de kwaliteit van de ruimte en het leefklimaat: het wonen, het werken en de recreatie. Kwaliteit van wonen, ruimte en milieu zullen trouwens een groeiende factor worden in de concurrentieslag tussen de havengebieden in de Hamburg-Le Havre range, in Europa in het algemeen en in de wereld.

De invulling van de Gentse MIDA, vanuit de havenplanologie beredeneerd, reikt dus veel verder dan een juridische opsomming van de bestemmingen weergegeven in het gewestplan "het Gentse en de Kanaalzone". In dit plan zit immers geen strategie, het gewestplan is daarbij sterk verouderd omdat deze planning steunt op de kennis van

de maatschappij uit de jaren '60: ... om dan nog niet te spreken van het star perceelsgebonden karakter van de diverse gewestplanbestemmingen die gebaseerd zijn op een ook al inhoudelijk sterk verouderd K.B. van 28/12/72 handelend over de legende bij plandocumenten van de gewestplannen.

Een herziening van het gewestplan "het Gentse en de Kanaalzone" (daterend uit 1977) is een noodzakelijke randvoorwaarde voor een meer kwalitatieve ruimtelijke ordening en ruimtelijke ontwikkeling in de MIDA-Gent.

Deze herziening zal zich trouwens opdringen in het kader van de noodzakelijke transportafstemming (ruimtelijk-economisch-ecologisch) tussen de Vlaamse MIDA's : Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen.

Aangezien deze afstemming op niveau Vlaanderen een must is (ook budgettair) vanuit een havenoverschrijdend perspectief, dient de herziening van het gewestplan "het Gentse en de Kanaalzone" in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) te worden bekeken.

Dit RSV moet evenwel rekening houden met de door de Vlaamse Commissie opgestelde lange termijnplanning voor de Vlaamse havens.

2. Kennis van de dynamiek van de activiteiten in MIDA's: noodzakelijke randvoorwaarde voor de ruimtelijke ordening

Vele publikaties (vooral vanuit transport-economisch oogpunt) hebben duidelijk de

problematiek gesteld van de gewijzigde productie- en marketingsystemen (global manufacturing; global sourcing, assemblage, customising, ...) en de repercussies naar gewijzigde logistieke concepten nl.:

- de netwerken van 'just-in-time' vervoersverbindingen tussen productie en distributie
- het toepassen binnen het netwerk van 'moving stock'-principes waarbij statische voorraden geheel of gedeeltelijk door dynamische worden vervangen
- het uitbouwen van vervoersknooppunten in internationale logistieke netwerken van industrie en handel: de zgn. mainporting of transshipment en multiporting. Het kan hier gaan om een grote waaier van aan-, af- en doorvoer: massagoederen, neo-bulkgoederen, containers en stukgoed.
- diverse intermodale systemen als hoogste niveau van logistieke concepten.

Vanuit een ruimtelijk oogpunt beredeneerd, hebben deze logistieke concepten de uitbouw en operationalisering van MIDA's grondig gewijzigd. Inderdaad concepten zoals containerisatie, Ro-Ro, Ro-La en huckepacksystemen, ... resulteerden in de operationalisering van haventerreinen waar 'physical distribution' optimaal kan plaatsvinden. Aldus ontstonden in de MIDA's de multimodale distributiecentra, distributieparks, distriparken, terminals, ... waar via diverse infrastructuur en superstructuren er gestreefd wordt naar een snelle, efficiënte en goedkope afwikkeling in de relatie haven-regio of regio's (hinterland). Het is hierbij opvallend dat naast de handelsondernemingen ook de industriële ondernemingen meer en meer controle willen hebben over de totaliteit van de transportketen.

Het is hier goed te wijzen op de groeiende betekenis voor de uitbouw van Europese 'terminals' in de havenzones van Gent en Terneuzen.

Beide MIDA's hebben zeer goede faciliteiten vanuit infrastructuur oogpunt (weg-spoor, binnenvaart-zeevaart) en zitten vanuit geo-economisch oogpunt bijzonder goed gepositioneerd in Noordwest-Europa. De

Gentse Kanaalzone heeft daarenboven een industriële troef in zijn MIDA. Het is bekend dat in de MIDA-Gent de toegevoegde waarde vooral moet worden gezocht in de industriële activiteiten en minder in de zuivere handelsactiviteiten. Het Zeekanaal naar Gent dankt trouwens zijn sociaal-economische expansie aan de vestiging van vooral grote industriële ondernemingen waaronder de top 2: SIDMAR en VOLVO. Deze ondernemingen hebben een multiplier teweeggebracht resulterend in een groeiende industriële complexvorming en industriële synergie over de grens met Nederland heen (zie G. Allaert e.a., 1991: Kanaalzone Gent-Terneuzen, Studie van het Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de Universiteit Gent in samenwerking met de Kamers van Koophandel en Nijverheid van het Gewest Gent en de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuws-Vlaanderen).

Het zgn. interdependentiefenomeen (onderlinge afhankelijkheid) heeft duidelijk gewerkt in het kanaalzonegebied Gent-Terneuzen.

In de gepubliceerde gespecialiseerde havenliteratuur wordt de maritimisatie van de industrie dikwijls 'minimalistisch' benaderd.

Het is echter mijn persoonlijke overtuiging dat een havengebied met enkel een distributiefunctie economisch veel kwetsbaarder is (door de afhankelijkheid van de wereldconjunctuur) dan havengebieden waar er een brede waaier van industriële activiteiten aanwezig zijn naast de klassieke distributieactiviteiten.

Anderzijds zijn de schaalvoordelen bij industriële-georiënteerde MIDA's veel groter dan bij de klassieke distributie-georiënteerde havenbedrijven. Dit komt tot uiting in toegevoegde waarde, in tewerkstelling, in investeringen maar ook t.a.v. de structurele binding van vervoersstromen van overzeese grondstoffen of halfafgewerkte producten naar de respectievelijke industriële ondernemingen.

De top 2 industriële bedrijven in de kanaalzone Gent nl. SIDMAR en VOLVO zijn hierbij toonaangevend en ondersteunen mijn persoonlijke overtuiging. Deze industriële oriëntering speelt ook een positieve rol naar het wonen in de regio toe (LOWRY-ef-

fect: toename van wonen als gevolg van vestiging van bedrijven in de omgeving). De meer dan evenredige toename van het wonen in het Noordelijk Deel van het stadsgewest Gent is daar een sprekend voorbeeld van. Het LOWRY-effect heeft zeker in de kanaalzone naar Gent gewerkt. Trouwens meer en meer migraties (wonen-werken) gebeuren binnen een stadsgewest op relatief korte afstand (8-10 km). Een beeld van de effecten van de uitbouw van de MIDA-Gent wordt weergegeven in tabel 1.

3. Situering van de planning van de MIDA-Gent binnen een grensoverschrijdende regionale strategie en regionale planning

Het is goed te onderlijnen als vertrekpunt dat de 4 Vlaamse zeehavengebieden elk deel uitmaken van stadsgewesten: de stadsgewesten Oostende, Brugge, Gent en Antwerpen. Dit is niet onbelangrijk omdat havengebieden die ingebed zijn in stedelijke structuren de voordelen van de stad (op vlak van cultuur, educatie, kennisintensieve diensten, arbeidskrachten, ...) zullen kunnen aanwenden in hun concurrentiestrijd. Grotere steden vervullen immers een wezenlijke rol in de nationale en paranationale economische en sociale structuren. Als communicatieve zenuwcentra van de internationale economische en maatschappelijke ontwikkelingen vervullen ze tevens een schakelfunctie over landsgrenzen heen inzake concentratie- en overslagplaats van goederen, diensten, informatie. De stedelijke centra zijn nu meer en meer ingebed in internationale verbanden waardoor de ruimtelijke schaal is verbreed naar het regionaal schaalniveau.

Er moeten dan ook dringend regionale strategieën worden uitgewerkt die vertaald kunnen worden in een strategische planning. Ook Gent met zijn MIDA heeft dringend behoefte aan een regionale strategie (grensoverschrijdend met Terneuzen en Vlissingen) met een vertaling naar een strategische planning, uiteraard binnen de globale context van het Vlaams Havenplan en Vlaams Ruimtelijk Structuurplan.

Het is goed in de algehele context van een strategische regionale planning een aantal basisprincipes naar voren te schuiven voor de overheid.

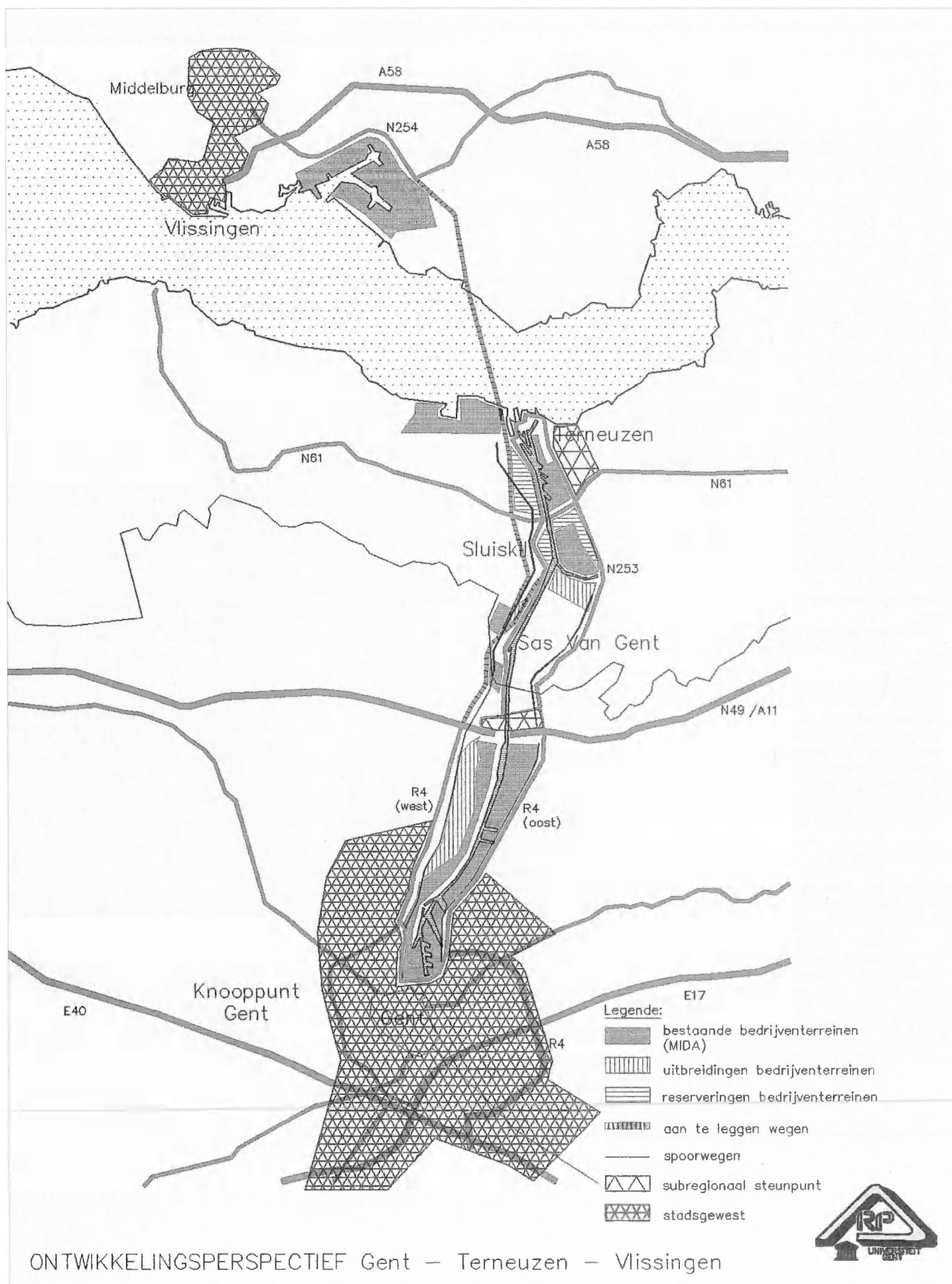
De overheid moet zich laten inspireren door de opbrengsten van de investeringen in de havenzones zowel voor de Vlaamse en Nederlandse economie als voor hun respectievelijke schatkist.

Daarnaast moet de overheid de havenontwikkelingen zien in functie van de afstemming inzake ruimtegebruik en kwaliteit van de infrastructuur en superstructuren. En tenslotte moet de overheid de havenontwikkelingen ook zien in functie van de ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit m.a.w. in functie van territoriaal integrale kwaliteitszorg (integrale ruimtelijke planning en ordening).

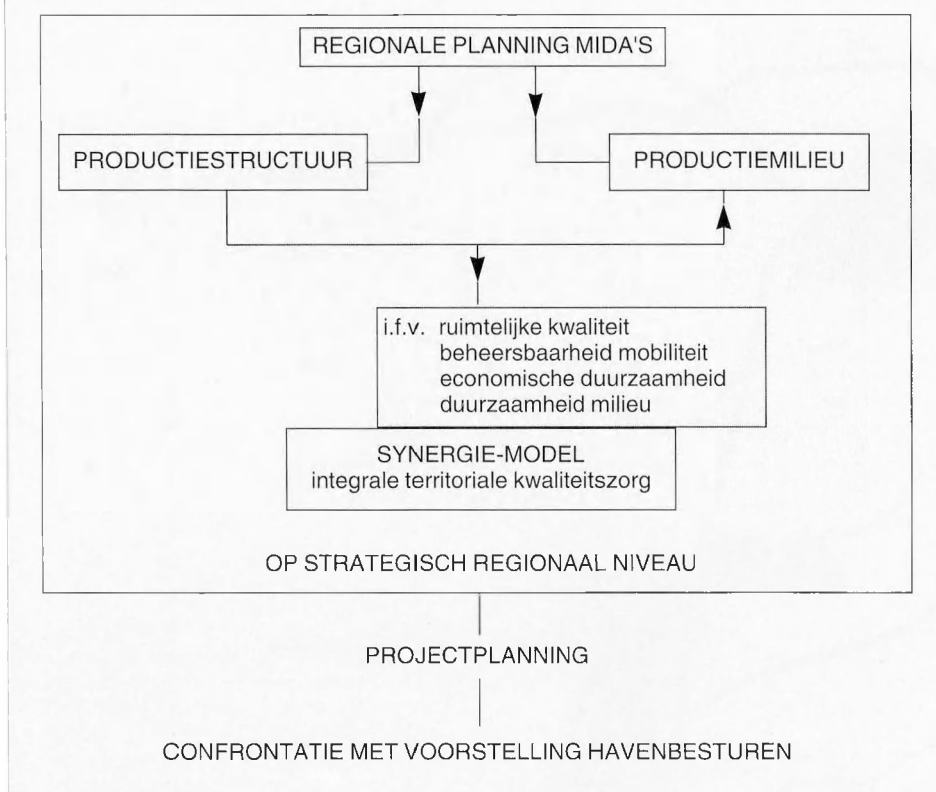
Hierna volgt een denkschema voor een regionale strategische planning van de MIDA's Vlissingen-Terneuzen-Gent.

Tabel 1: de effecten (ramingen) van de uitbouw van de MIDA-Gent: gisteren (1960), vandaag (1990) en morgen (2010). Bron: Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent

Effecten	1960	1990	2010
maritieme trafiek	2 mln. T	24 mln. T	40-52 mln T
toegevoegde waarde (privé-sector)	1 mrd.	80 mrd.	verdere aangroei van 5 à 10% afhankelijk v. verdere infrastruct. inspanningen (Kluizendok, sluis, verdiepingen)
tewerkstelling	3.800	28.000	37.000
bruto-oppervlakte	300 ha	2.700 ha	4.390 ha (kleiner dan 4000 ha netto)
gem. tewerkstelling/ha	12,6	10,4	naar 8
gem. toegev. waarde/ha	3 mln. BF	25,2 mln. BF	naar 50 mln. BF en meer
bevolking (LOWRY-effect)	1.000	10.000	20.000



Een denkschema voor strategische regionale planning gebaseerd op het principe van de regionale synergie



De relevante partijen in het bottom-up debat zijn m.i.:

- alle gemeentebesturen die deel uitmaken van de MIDA Vlissingen-Terneuzen-Gent;
- alle Kamers van Koophandel (Gent, Sint-Niklaas, Midden- en Noord-Zeeland, Zeeuws-Vlaanderen);
- de 2 Havenschappen (Vlissingen en Terneuzen) en de Havenregie Gent (die zal evolueren tot een N.V. gelet op de mogelijkheden geschapen door het Ontwerp Decreet op de Havenbesturen van 1991);
- de 2 Provinciebesturen.

4. Nabeschuiving

Als basis naar een strategische planning voor de MIDA Gent-Terneuzen-Vlissingen is het ontwikkelingsperspectief voor 2010 in een ruimtelijk profiel vertaald. Deze planschets (hierbijgevoegd) vormt trouwens de symboliek en denkoefening waarrond de bedrijfswereld werkt aan het strategisch ruimtelijk denken in de Gentse regio (zie hiervoor de 2 rapporten 'De betekenis en ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens Vlissingen-Terneuzen-Gent in het

Scheldemondgebied', Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland, mei 1992, en "Kanaalzone Gent-Terneuzen", Kamer van Koophandel en Nijverheid van het Gewest Gent en Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuws-Vlaanderen (februari 1991).

Opvallend is dat tot vandaag de diverse overheden deze denkoefening nog niet hebben verricht, ondanks de vele rapporten over samenwerking in de Gentse regio. De kloof tussen overheden – bedrijfswereld – researchinstellingen is er nog steeds, zodat vandaag van een gezamenlijk strategisch denken, werken en handelen in de regio Gent nog steeds geen sprake is. Hierdoor verspilt men veel energie en schaadt men de belangen van de Gentse regio in het algemeen, hieronder ook begrepen de dynamiek van het Zeekanaal naar Gent.

Het is een spijtige vaststelling binnen de weggevalen grenzen. Binnen de huidige particularistische en voluntaristische handelingen van lokale en regionale overheden heeft een grensoverschrijdende regionale planning van het Zeekanaal Gent-Terneuzen, zoals hierboven voorgesteld, dan ook geen schijn van slaagkans. Tenzij men

tevreden zou zijn met een 'papieren' plan dat men te pas en te onpas gebruikt en misbruikt.

Prof. dr. G. ALLAERT
Universiteit Gent
Faculteit van de
Toegepaste Wetenschappen
Seminarie voor Survey en
Ruimtelijke Planning
Krijgslaan 281, S8/A3
9000 Gent

LITERATUURLIJST

G. ALLAERT, P. DREWE, J. GOEDMAN e.a.
Vlissingen en Middelburg in ruimer perspectief: Micropolis, Middelburg, 1989, 24 blzn.

G. ALLAERT
De regio Vlaanderen en de stadsgewesten in het Europa van de regio's. In: G. Allaert, editor: Vlaanderen in Europa, Liber Amicorum Marcel Anselin, Gent, 1990, blz. 103-136.

G. ALLAERT e.a.
Een economische inventarisatie van de kanaalzone Gent-Terneuzen: een aanzet tot grensoverschrijdende samenwerking op economisch gebied. Publikatie van de Kamer van Koophandel en Nijverheid van het Gewest Gent en Kamer van Koophandel en Fabrieken van Zeeuws-Vlaanderen, Gent-Terneuzen, februari 1991, 74 blz.

G. ALLAERT
Een regionale strategie als denk- en werkgebied voor de ruimtelijke ordening en voor de beheersbaarheid van mobiliteit, 20e Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, Verkeer in België in 2000: mobiliteit of chaos, Gent, oktober 1991, blz. 136-160.

G. ALLAERT
De betekenis en ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens Vlissingen-Terneuzen-Gent in het Scheldemondgebied: een aanzet tot samenwerking. Publikatie van de Kamer van Koophandel en fabrieken voor Midden- en Noord- Zeeland, Middelburg, mei 1992, 23 blzn.

M.D.E. CAMERON
Logistiek en de haven, in: Nouvelles Spatiales, jaargang 3, juni 1991, blz. 5-9.

J. SIMONS
Les avantages des modes de transports, Centre de Recherches Economiques, table ronde 92, C.E.M.T., Paris, mei 1992, 36 blzn.

A.J.T. STAKENBURG
Betekenis en organisatie van een haven, cursus Haven- en Vervoersschool, SVH, 1984, 20 blz.

W. WINKELMANS
Van nationaal havenbeleid naar Vlaamse havenbeleid. In: G. Allaert, editor: Vlaanderen in Europa, Liber Amicorum Marcel Anselin, Gent, blz. 46-69.