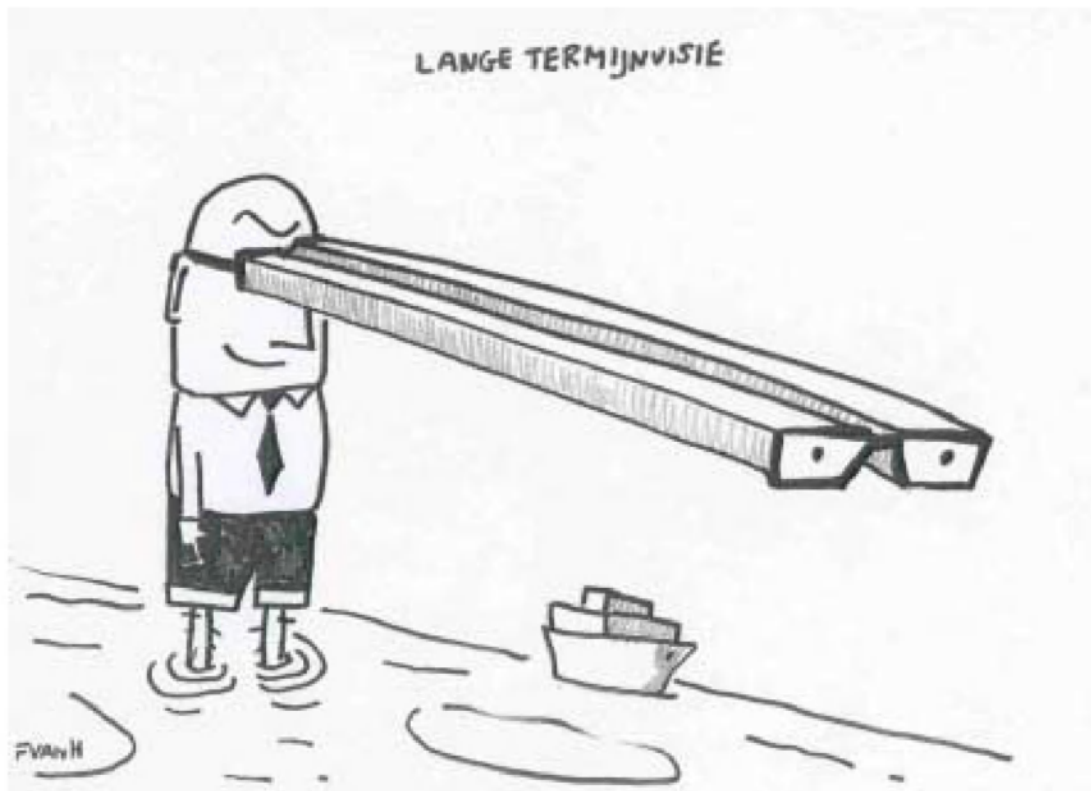


Studiedag Langetermijnvisie Schelde-Estuarium

Bakens voor de toekomst?

27 maart 2001 te Antwerpen



Studiedag Langetermijnvisie Schelde-Estuarium

Bakens voor de toekomst?

april 2001

RA/01-477



Projectbureau LTV
p/a Resource Analysis
Zuiderstraat 110
2611 SJ Delft
Nederland
Tel. +31 15 2191519
Fax +31 15 2124892
E-mail RA@resource.nl

Inhoud

1	Introductie	1
2	Ochtendprogramma	3
	Langetermijnvisie kort verklaard.....	3
	Langetermijnvisie kort verklaard.....	4
	Morfologie en veiligheid	5
	Toegankelijkheid	7
	Natuurlijkheid	8
3	Lunchprogramma.....	11
4	Middagprogramma	13
	Behoud fysieke systeem.....	14
	Veiligheid	15
	Toegankelijkheid	16
	Natuurlijkheid	17
	Samenwerking	18
5	Slot.....	19

Bijlagen

A) Programma

B) Lijst van deelnemers

1 Introductie

Op 18 januari jl. heeft de Technische Schelde Commissie (TSC) de Langetermijnvisie Schelde-estuarium vastgesteld en aan de bevoegde Nederlandse en Vlaamse bewindspersonen aangeboden. Tussen februari en april 2001 wordt in opdracht van de TSC aan een zo breed mogelijk publiek informatie gegeven over de achtergronden en de inhoud van de Langetermijnvisie.

In het kader van deze informatievoorziening werd er op 27 maart 2001 een studiedag gehouden die in het teken stond van: **Bakens voor de toekomst?** Centrale vraag tijdens de dag was: kunnen de Langetermijnvisie en de onderzoeksresultaten bakens zijn voor het uitzetten van een koers voor het estuarium? Hierbij stonden de drie functies uit de Langetermijnvisie, Veiligheid, Toegankelijk en Natuurlijkheid, maar ook de onderwerpen Samenwerken en Morfologie, centraal.

Het doel van de studiedag was tweeledig: in de eerste plaats kregen de deelnemers inzicht in de Langetermijnvisie, de onderzoeken en de consequenties daarvan voor het beleid rond het estuarium. Vervolgens konden de deelnemers hierover in twee werksessies met elkaar van gedachten wisselen.

Dit rapport geeft een beknopte impressie van de studiedag. De tijdens de ochtendsessie gehouden presentaties en de daaruit volgende discussies worden in hoofdlijnen weergegeven. De volledige presentaties zijn op aanvraag bij het LTV projectbureau verkrijgbaar. Van de werksessies in de middag zijn in dit rapport de conclusies weergegeven.

De studiedag werd geleid door de heer Bruno Huygebaert, radiojournalist van de VRT.

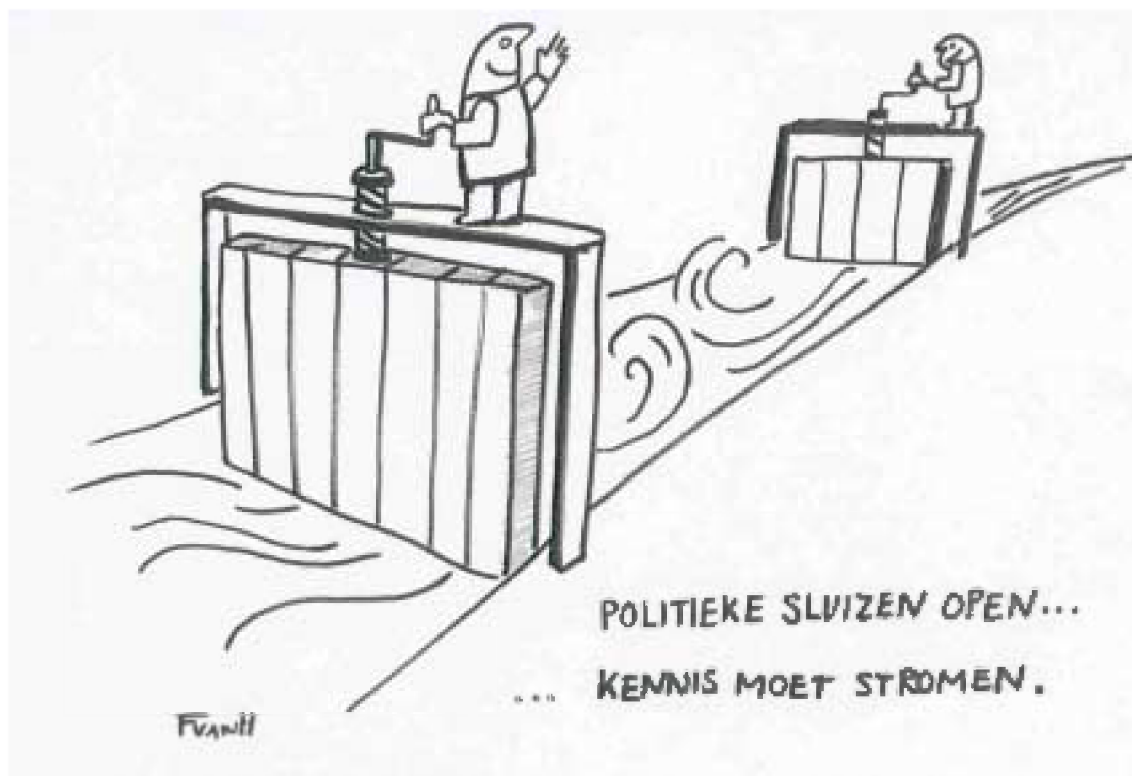
De cartoons die in dit rapport ter illustratie worden gebruikt zijn tijdens de studiedag gemaakt door drie cartoonisten van de Beeldleveranciers uit Amsterdam.



2 Ochtendprogramma

De heer ir. Jan Strubbe, directeur-generaal van de Administratie Waterwegen en Zeewezen en voorzitter van de Vlaamse delegatie in de Technische Schelde Commissie, heette de deelnemers van de studiedag welkom. Hij schetste de weg die is afgelegd sinds de Technische Schelde Commissie in januari 1999 opdracht gaf tot het voorbereiden van de Langetermijnvisie. Hij noemde de Langetermijnvisie, een gewogen ambtelijk document dat een integrale visie schetst, een goede basis tot nadere besluitvorming voor het toekomstig beleid en een kader voor toekomstgerichte verdergaande samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen.

Aansluitend sprak de heer ir. Wijnand Broeders, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zeeland en tevens Nederlandse voorzitter van de Stuurgroep van het project Langetermijnvisie, de deelnemers van de studiedag toe. Hij sprak van een gedachte van eenheid, waarbij de rivier ons een spiegel voorlegt: “het water stroomt en trekt zich van grenzen niets aan”. Hij sprak van het intensief overleg dat geleid heeft tot het huidige, zeer zorgvuldig geformuleerde, streefbeeld maar ook tot het inzicht hoe gecompliceerd het Schelde estuarium in elkaar steekt. Het debat in de regio kan zich nu volop ontwikkelen.



Langetermijnvisie kort verklaard

De heer Zanting presenteerde de Langetermijnvisie op hoofdpunten. Hij begon zijn inleiding met een gedicht van de dichteres Jantine Dijkstra dat tijdens de voorbereiding van de Langetermijnvisie gemaakt is. In dit gedicht komt de worsteling met de materie van het Schelde-estuarium naar voren.

De Schelde

*Je komt van verder dan ik weten kan.
Dwingt land tot staan.
Geld in je schoot vertroebelt licht.*

*Je trekt je weinig aan van wie geheimen zoekt.
Je lacht en kromt je rug.
Kan men gevaren kennen die onvindbaar zijn?*

*Wie durft de kolken aan?
Wie geeft de zee het land, het land de zee?
Is woekeren niet beter dan vergaan?*

*Tegen je in verliest een mens zijn kracht.
Hij worstelt met zichzelf.
Jij niet, jij stroomt.*

*Je zoete tijding brengt het zout tot staan.
Je laadt je leeg
als zee jouw lippen kust.*

In zijn presentatie legde de heer Zanting de nadruk op de kenmerken van het Streefbeeld, omdat die centraal staan in de Langetermijnvisie. Ook de onderzoeksresultaten zijn vooral gebruikt bij het formuleren van het Streefbeeld.

Morfologie en veiligheid

Professor Marcel Stive, werkzaam bij WL|delft hydraulics, en mede-auteur van het onderzoek naar de morfologische aspecten van het Schelde-estuarium beet het spits af met zijn toelichting over de morfologische aspecten van het Schelde-estuarium mede in relatie tot de veiligheid tegen overstromen.

Hij ging hierbij in op het belang van voldoende komberging om de veiligheid te kunnen handhaven. Uit historische veranderingen blijkt dat door natuurlijke processen en menselijk ingrijpen het intergetijdengebied van het estuarium afneemt, hierdoor de geulen dieper worden en de het getij stroomopwaarts toeneemt. Gevraagd naar de relatie tussen komberging en verdere verdieping bleek dat bij een diepere vaargeul eigenlijk "van nature" een kleiner kombergingsoppervlak hoort. Hierdoor wordt het intergetijdengebied kleiner dan het huidige met mogelijk gevolgen voor de veiligheid. Een eventuele oplossing kan worden gezocht in het proberen intergetijdengebied te compenseren op andere plaatsen binnen het estuarium.

Prof. Stive belichtte het karakter van de huidige morfodynamiek en liet zien dat er, ondanks de geometrische restrictie en de ophangpunten, ruimte voor een meergeulensysteem bestaat. De natuurlijke ontwikkeling van het estuarium gaat naar een dynamisch stabiel meergeulensysteem; dit wordt bevestigd door de gebruikte modellen. Gesteld wordt dat het meergeulensysteem wenselijk is vanuit de gezichtspunten natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid vanwege, respectievelijk, het behoud van een geul-plaatsysteem met bijbehorende habitats, de dissipatie van de getijenergie en het behoud van ruimte voor stort en navigatie.



Of het meergeulensysteem gehandhaafd kan worden bij een verdere verdieping hangt volgens de onderzoekers af van een juist bagger- en stortbeleid. Storten is hierbij cruciaal; bij overschrijding van de stortcapaciteit kan de stabiliteit van het meergeulensysteem aangetast worden. Om structurele verstoring van het systeem te vermijden zal bij een eventuele verdere verdieping dan niet meer in het estuarium gestort kunnen worden. Een optie waarbij binnen het megasysteem gestort wordt is gebruik maken van de Vlake van de Raan. Een nadeel hiervan is dat de kosten hoger zullen worden.

Op vragen naar de houdbaarheid van het cellenconcept als model voor het meergeulensysteem gaf de heer Winterwerp, mede-onderzoeker van de heer Stive, de volgende aanvulling. Langetermijnvisie is een visie met een tijdschaal van zo'n 30 jaar. De idee binnen het morfologie onderzoek is te proberen het meergeulensysteem binnen deze termijn te handhaven. Het is moeilijk te kijken naar gevolgen over 100, 200 of 1000 jaar. Het is duidelijk dat het systeem op deze termijn ingrijpend kan veranderen, zoals het ontstaan van een ééngeulensysteem of het doorzetten van verlanding als gevolg van zeespiegelstijging.

Prof. Stive eindigde met een aantal aanbevelingen voor verder onderzoek. Hij verwijst naar onderzoek naar de mogelijkheden voor ruimte voor vergroting van baggeren en storten zonder onttrekking uit het systeem, onderzoek naar de mogelijkheden voor verdere verdieping via onttrekking en evaluaties naar de gevolgen voor veiligheid en natuurlijkheid. Dit alles gebaseerd op monitoring en analyses.



Toegankelijkheid

De heer Gustaaf de Monie, van Policy Research Corporation, presenteerde de bevindingen van de “nut en noodzaak studie”; een studie naar de te verwachten economische trends en de implicaties voor de toegankelijkheid van de Scheldehavens.

De impacts van wijzigingen in maritieme geografie op de containervaart werden door de spreker in een toekomstvisie met drie alternatieve scenario's geschetst, te weten het consolidatiescenario, het scenario van maximale schaalvergroting en het combinatiescenario.

Het consolidatiescenario betekent voor de Scheldehavens een vereiste maximale diepgang voor de grootste containerschepen in de wereld (14.5 tot 15.0 meter diepgang bij een volgeladen containerschip met zeer zware lading). Als deze schepen met een diepgang van 15 m niet getij-onafhankelijk Antwerpen kunnen bereiken dan ontstaat altijd een achterstand ten opzichte van de concurrerende havens Bremerhaven, Le Havre en Hamburg. Vlissingen legt zich wegens zijn zeeligging toe op transshipment trafiek (de grootste containerschepen). Antwerpen haalt maximaal voordeel van haar landinwaartse ligging voor de transitladingen naar continentale hinterland. Volgens de Monie zou Antwerpen de garantie moeten geven aan de reders dat schepen van 7 - 9 000 TEU ontvangen kunnen worden.

Het scenario van de maximale schaalvergroting heeft grotere gevolgen voor de Scheldehavens. In dit scenario varen de grootste schepen rond de evenaar, en is er voor de havens van N.W. Europa slechts een secundaire rol weggelegd. De transshipmentrol wordt teruggeschroefd en een mogelijke ‘global hub’ status vervalt volledig. Rekening houdend met het beschikbare goederenpakket in het verworven hinterland verwordt Vlissingen tot een haven met enkel transshipmentlading. Voor Antwerpen biedt het een kans om de transitfunctie optimaal verder te ontwikkelen en het potentieel van ladingcreatie zo volledig mogelijk te verwezenlijken. In dit scenario varen schepen van 1 000 tot 3 000 TEU naar NW Europa. De gevolgen van dit scenario op de havens van Gent en Terneuzen zijn marginaal.

De heer de Monie meent echter dat het combinatiescenario het meest waarschijnlijk is. Niet elke operator denkt hetzelfde: sommige schaffen grote schepen aan, andere schaffen feederschepen aan. Deze combinatie moet je als haven kunnen ontvangen. In dit scenario zullen zowel Antwerpen als Vlissingen kunnen worden aangelopen door containerschepen met een capaciteit van 7 tot 9 000 TEU. Voor Vlissingen gaat het dan vooral om ‘transshipment’ stromen welke over N.W. Europa moeten worden verdeeld. De noodzaak voor Antwerpen om 9 000 TEU schepen te kunnen ontvangen zonder tijdverlies blijft geldig zoals in het consolidatiescenario. Voor de havens van Gent en Terneuzen heeft dit scenario geen noemenswaardige effecten.

Over een mogelijke strategische taakverdeling tussen Vlissingen en Antwerpen meent de heer de Monie dat de ligging dicht bij zee voor Vlissingen een groot voordeel is als het grootste deel van de lading uit transshipment bestaat. De werkelijkheid is echter dat een schip naar NW Europa beladen is met zowel transshipment, alsook lokale en transit ladingen. Bij een vergelijking van de vervoersprijzen in ton/mijl op zee en land geeft het dan juist de voorkeur zo ver mogelijk de Schelde op te varen.

Over de betrouwbaarheid van de gehanteerde cijfers, wijst de heer de Monie erop dat het prognoses zijn. In voorgaande studies bleken de prognoses altijd te laag. De gebruikte scenario's zijn dus voorzichtig en liggen onder wat de huidige ontwikkelingen laten zien. Experts denken zelfs aan groeiscenario van 6-7%, het PCR rapport gaat uit van 5%.

Natuurlijkheid

Prof. Patrick Meire, van de Universitaire Instellingen Antwerpen, kreeg de eer om de ochtendsessie af te sluiten met een presentatie over de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium.

Hij legde daarbij het dilemma voor tussen het economische denken en het ecologische denken: Economen zijn geïnteresseerd in groter en in groei-elementen; Ecologen zijn geïnteresseerd in het kleine. Economische groei betekent altijd een afname van ecologische waarden. Hij benadrukte dan ook het economische potentieel dat een gezond functionerend estuariusstelsel heeft.

Het Schelde-estuarium is echter uniek vanwege zijn biodiversiteit. Zowel de structurele biodiversiteit (heel veel verschillende gradiënten), als de functionele biodiversiteit (biologische productie en biogeochemische processen) moeten goed ontwikkeld zijn voor een gezond en productief estuarium. Het ecosysteem en het sociaal-economisch systeem beïnvloeden elkaar voortdurend. Duurzame ontwikkeling van de regio is de grote uitdaging voor de toekomst en deze is niet mogelijk zonder het in stand houden en ontwikkelen van een gezond en veerkrachtig ecosysteem.

Op een vraag maakt de heer Meire duidelijk dat ontwikkelingen die een aantasting van de huidige kwaliteit (water, bodem, soorten, aantallen) van het estuarium betekenen naar zijn mening niet mogelijk zijn. Dit geldt ook voor een ontwikkeling die de veiligheid zou aantasten.

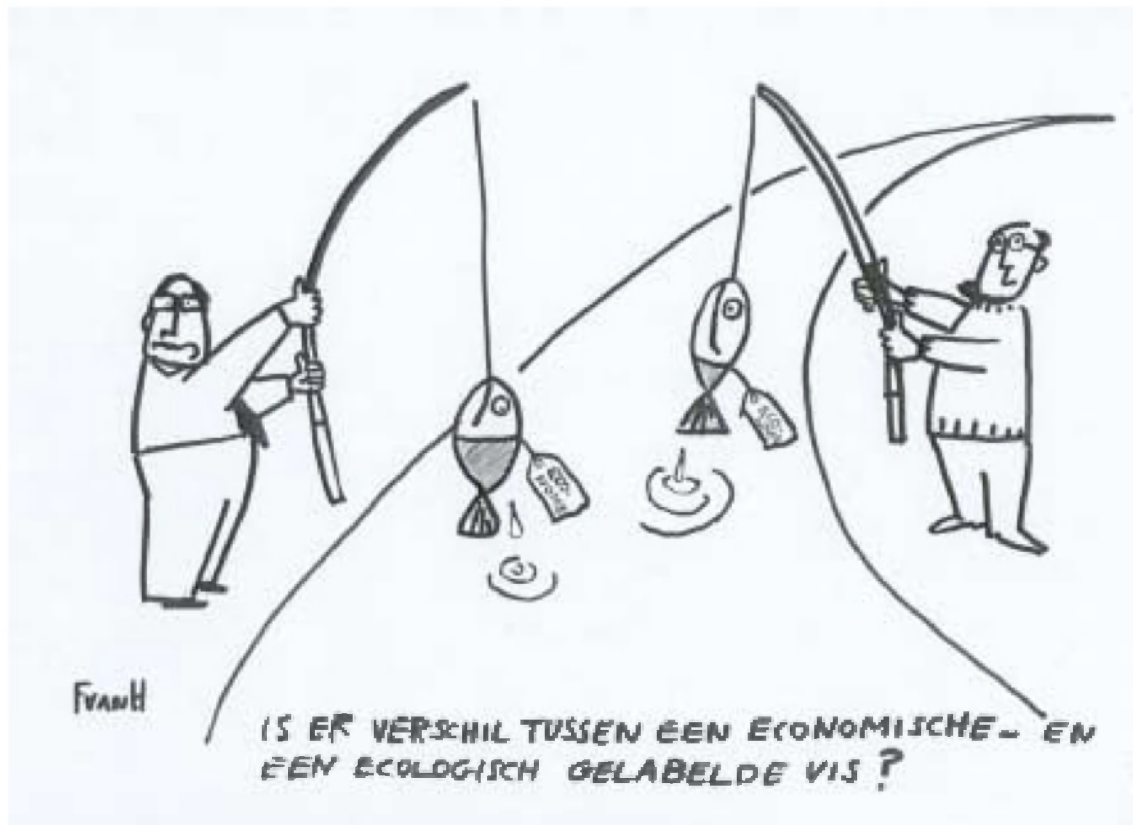
De heer Meire raakte in zijn systeembenadering zeer dicht aan de benadering zoals toegepast in het morfologieonderzoek. Hij vergeleek ook de effecten van menselijk handelen, zoals een verdieping, met de gevolgen voor een duurzaam estuarium. Gevraagd naar de schadelijke effecten aan het ecosysteem door de huidige verdieping naar 11,6 meter zei hij dat het systeem geen onmiddellijke reactie geeft, dus is het nog te vroeg om te zeggen welk effect deze verdieping heeft gehad.





De heer Meire ging uitgebreid in op het gebruik van ecosysteemdienst op basis van ecosysteem functies. Hij gaf hierbij aan dat er twee opties zijn: óf je kiest voor een dienststelling gebaseerd op een historische waarde óf je past de systematiek van “goods en services” toe, waarbij uitgegaan wordt wat het gebied levert aan de mens. Volgens de heer Meire is het nodig om aan te geven welke kwaliteit de verschillende natuurfuncties binnen het estuarium moeten hebben, onafhankelijk van de verdieping. Vervolgens kunnen de sociaal-economische activiteiten hierin worden ingepast. Dit is wezenlijk anders dan natuurlijke dienststellingen direct uit te drukken in aantallen en arealen.

De ecosysteemdienststellingen zullen worden geformuleerd op basis van theoretische gegevens en meetgegevens. Het gaat om voorspellingen en prognoses bevatten onzekerheden. Daarom is continue monitoring van het systeem belangrijk. Als bij het evalueren blijkt dat de trends in een ongewenste richting gaan dan moeten wijzigingen mogelijk zijn. Het is van belang dit in te bouwen in beheersplan.



3 Lunchprogramma

De lunch werd bijgewoond door de Nederlandse Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. J.M. de Vries, en de Secretaris-Generaal van het Vlaamse Ministerie van Leefmilieu en Infrastructuur en de heer ir. F. Desmyter. Ook waren bestuurders uit de regio van het Schelde-estuarium aanwezig zoals de havenscheper van Antwerpen Baron L. Delwaide en de Zeeuwse Gedeputeerde de heer L. Coppoolse.

Mevrouw De Vries en de heer Desmyter hielden beiden een tafelrede, waarin de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen een centrale plaats innam. De Langetermijnvisie is volgens beiden een sterk voorbeeld en de basis voor verdergaande samenwerking tussen beide landen rond het Schelde-estuarium.

De heer Desmyter wees de deelnemers van de studiedag op het belang van de gedachtewisseling voorafgaand aan het politieke debat. Hij noemde het studieproject een primeur waarbinnen nieuwe banden gesmeed, en bestaande banden verstevigd zijn. Een belangrijke stap in de richting van integraal beleid voor het Schelde-estuarium is gezet.

Mevrouw De Vries merkte op dat de Schelde een grensoverschrijdende rivier is, geen grensrivier; een rivier die beide landen bindt, niet scheidt. Zij noemde het grote winst dat door de Langetermijnvisie, een kwalitatief hoogwaardig document, een gemeenschappelijke basis is gelegd voor de toekomst van de regio. Met verwijzing naar een verhandeling van Giovanni Botero (1606) sprak ze de hoop uit dat onze plannen net zo gedragen mogen worden als de draagkracht die schepen ondervinden op de Schelde.





4 Middagprogramma

Het middagprogramma bestond uit twee rondes werksessies. In elke sessie stond één van de vijf kenmerken van het Streefbeeld centraal.

1. Behoud fysieke systeem
2. Veiligheid
3. Toegankelijkheid
4. Natuurlijkheid
5. Samenwerking

De deelnemers werden gevraagd om voor elk onderwerp te bespreken of de resultaten van de onderzoeken op de juiste manier zijn vertaald in de Situatieschets Korte Termijn en het Streefbeeld van de Langetermijnvisie. Daarna werd in de groepen besproken of de Ontwikkelingsschetsen logische wegen van de Situatieschets Korte Termijn naar het Streefbeeld weergeven en of de Ontwikkelingsschetsen de juiste bandbreedte aangeven.

Hieronder worden steeds in het kort de belangrijkste conclusies weergegeven.



Behoud fysieke systeem

In deze werksessie lag uiteraard de nadruk op de morfologische aspecten van het Schelde-estuarium. De meeste deelnemers vonden dat de huidige kennis goed is samengevat en gebruikt in de Langetermijnvisie. Er is echter ook nog veel niet duidelijk en daarom bestaan er nog steeds veel vragen. De gehanteerde modellen zullen zo goed mogelijk getoetst moeten worden. Vastgesteld werd dat het meergeulenstelsel voor het Schelde-estuarium veerkracht betekent.

Opgemerkt werd dat de bewoners en gebruikers van het gebied duidelijke veranderingen in het estuarium zien ontstaan, die volgens de deskundigen heel goed zouden kunnen samenhangen met menselijke ingrepen, maar ook met natuurlijke veranderingen en variatie.

De deelnemers aan de sessie onderschrijven de visie dat ontpolderen in het grootste deel van de Westerschelde niet als een oplossing kan worden gezien voor het handhaven van de veiligheid tegen overstromen. Met betrekking tot de voorgestelde studie naar een verbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde (in de werksessie veiligheid) wordt vastgesteld dat de effecten op de waterstanden hiervan niet zeker zijn maar wel te berekenen. Men verwacht echter wel dat de huidige verdieping zal leiden tot hogere hoogwaterstanden.

De onderzoekers blijken het nog niet eens te zijn over de gevolgen van de huidige verdieping op de waterstanden bij stormvloed. Daarnaast is verder onderzoek nodig.

De deelnemers van de werksessie wijzen erop dat gezamenlijk onderzoek essentieel is en pleiten ervoor dit onderzoek te koppelen aan de besluitvorming.



Veiligheid

In de werksessies over de veiligheid tegen overstromen werd geconstateerd dat voor veiligheid in Nederland en Vlaanderen niet dezelfde normering geldt. De afweging tussen de te handhaven veiligheid en de kosten wordt in beide landen verschillend gemaakt. Het is gewenst dat hierover in het gehele Scheldegebied duidelijkheid ontstaat.

Ingrepen moeten bekeken worden in het licht van de gevolgen voor de veiligheid. Veiligheid is het uitgangspunt in het Scheldegebied. Ontstane problemen zijn de hoge laagwaterstanden, die vooral stroomopwaarts voor problemen zorgen. In Nederland is de zeespiegelrijzing aan de orde. In Vlaanderen is het vooral de veranderende getijamplitude die problemen geeft.

Opgemerkt werd dat er meer aandacht moet komen, ook binnen de Langetermijnvisie, voor de stroomgebiedsbenadering. Als voorbeeld werd gegeven de risico's in verband met toename van de waterafvoer afkomstig uit Frankrijk.

Van belang wordt ook geacht om in verdergaande onderzoeken de mogelijke verbinding tussen de Westerschelde en Oosterschelde ten behoeve van de veiligheid te onderzoeken.



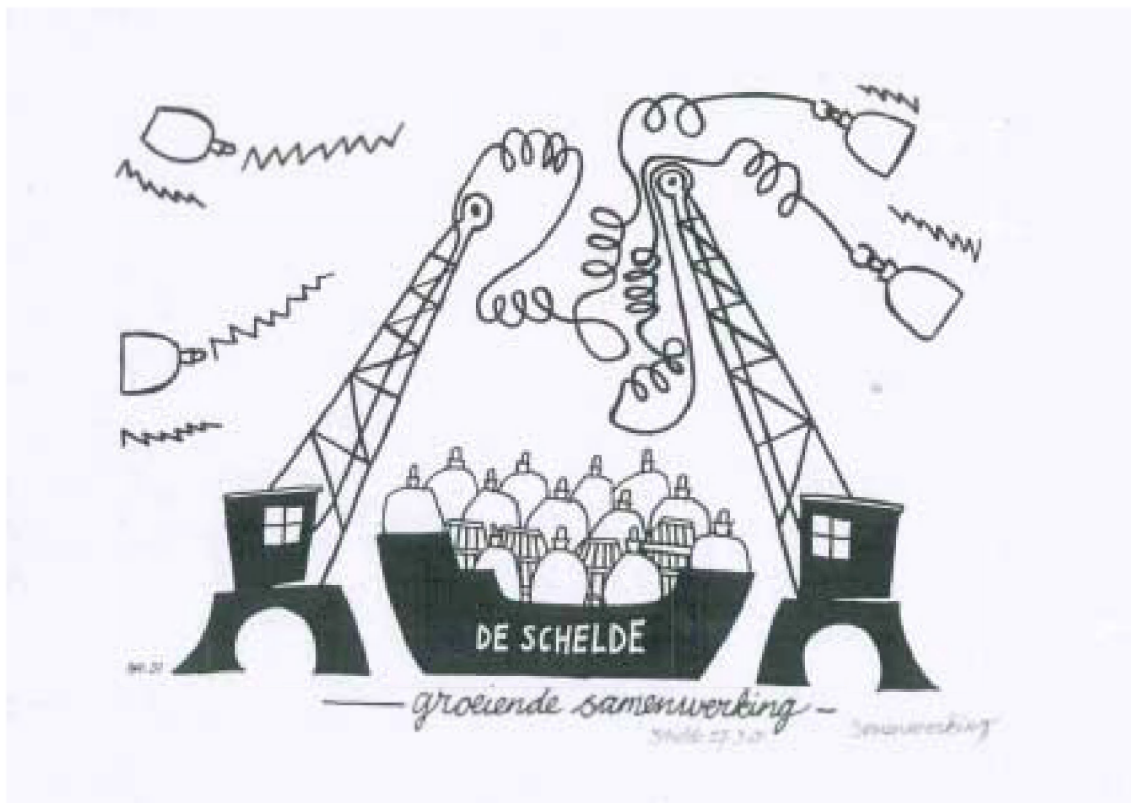
Toegankelijkheid

In de werksessies over de toegankelijkheid van de havens werd geconcludeerd dat de uitgevoerde onderzoeken goed zijn. Een gedegen kosten/baten analyse is echter noodzaak. Er zal meer onderzoek nodig zijn met betrekking tot het stimuleren van modal-shift, met name de afstemming van de zeetoegang met de binnenvaart.

Geconstateerd werd dat de gepresenteerde ontwikkelingsschetsen de juiste bandbreedte aangeven, zoals voortkomend uit de onderzoeken. Opgemerkt werd echter dat alleen voor Ontwikkelingsschets A de gevolgen voor natuurlijkheid en veiligheid vrij goed bekend zijn. Voor de schetsen B, C en D is dat minder het geval. Het is aan de politiek om met deze onzekerheden om te gaan.

Verder werd besproken dat er complementair gedacht moet worden met betrekking tot de havens in het gehele Scheldegebied. Een andere taakverdeling en beter gebruik van de havens van Zeebrugge en Vlissingen kan van invloed zijn op de gewenste toegankelijkheid van Antwerpen.

Ook werd enige discussie gevoerd over de manier waarop een afweging tussen de verschillende Ontwikkelingsschetsen zal worden gemaakt. Er zal in de besluitvorming rekening gehouden worden met de Europese richtlijnen. De Europese Commissie zal besluiten zeker daaraan toetsen. Het spreekt vanzelf dat de standpunten uit de regio en van de betrokken maatschappelijke groeperingen een belangrijke rol zullen spelen.



Natuurlijkheid

In de werksessie over de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium werd vooral duidelijk dat er, ondanks de kennis die verzameld is in de Langetermijnvisie, nog steeds kennislacunes zijn. Niet alleen met betrekking tot de natuurlijkheid, ook op het gebied van de visserij, de invloed van baggerwerken op de kraamkamerfunctie van het estuarium, en kennis over sedimentatie en dynamiek van schorren en slikken. Niet alleen visserij, maar ook recreatie en gegevens over vogels zijn in de Langetermijnvisie onderbelicht.

Verder werd erop gewezen dat kennis verzamelen één stap is, maar dat het nemen van een besluit een tweede stap betekent. Kennis is een voorwaarde voor de besluitvorming, maar betekent nog niet dat daarmee ook een afgewogen besluit genomen is.

Verder pleitten de deelnemers van deze werksessie voor het hebben van één taal voor de verschillende disciplines. Vanuit natuurlijkheid betekent dit dat er gekozen moet worden voor de ecotopenontwikkeling, en voor het beschrijven van het ecosysteem aan de hand van functies. Daarmee worden natuurwaarden kwantificeerbaar.

Gepleit werd om geen onomkeerbare besluiten te nemen en niet terug te gaan naar het verleden.



Samenwerking

In de werksessies over het onderwerp samenwerken werd op de eerste plaats geconcludeerd dat het samen ontwikkelen van de Langetermijnvisie een goede en leerzame stap in de richting van verdere samenwerking is geweest. Tot nu toe heeft samenwerking vooral op technisch niveau plaatsgehad, denk aan het aanstellen van de Technische Schelde Commissie en de verregaande samenwerking in het nautisch beheer van de Schelde. Voor verdergaande technische samenwerking ontbreekt echter nog veel kennis. Geconcludeerd mag dan ook worden dat een gemeenschappelijk Kennis Centrum noodzakelijk is.

Naast technische kennis is ook juridische kennis noodzakelijk. Momenteel werken beide landen met verdragen waarin samenwerking wordt vastgelegd. Om voldoende snelheid in de uitvoering van het beleid te houden en al te grote tegenstellingen te voorkomen, zijn samenwerkingsafspraken op hoog niveau nodig. Een nieuw (juridisch, bestuurlijk) instrumentarium kan daaraan bijdragen.

De politieke wil aan de top - in Brussel en Den Haag - is een basisvoorwaarde voor samenwerking. Dit is ook gebleken in het succesvolle verloop van het opstellen van de Langetermijnvisie. Bestuurlijke samenwerking op regionaal niveau verdient speciale aandacht. Wederzijds begrip voor elkaars standpunten is hiervoor een eerste vereiste. Een bestuurslaag die grensoverschrijdend dwingende uitspraken voor de gehele Schelde regio kan doen bestaat nog niet. Vanuit Europees oogpunt gezien zijn we echter een provincie van Europa en dit biedt goede perspectieven voor toekomstige bestuurlijke samenwerking.

Het bedrijfsleven, in tegenstelling tot de bestuursstructuren, trekt zich niets van grenzen aan en loopt voorop in grensoverschrijdende activiteiten. De overheid dient echter sturend te zijn aan het bedrijfsleven en de ontwikkeling van de havens.



5 Slot

Aan het eind van de dag sprak de heer ir. Hugo Belmans, hoofd afdeling Maritieme Schelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen en Vlaamse voorzitter van de Stuurgroep van het project Langetermijnvisie de deelnemers aan de studiedag toe. Hij benadrukte dat het delen van kennis een van de kenmerken is geweest van het tot stand komen van de Langetermijnvisie. Het viel de heer Belmans op dat het integrale karakter van de Langetermijnvisie, de samenhang tussen toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid, op veel steun kan rekenen. Hij merkte op dat de woorden van Staatssecretaris De Vries zeker bijgedragen hebben tot een enthousiast en betrokken debat in de werksessies. Verder benadrukte de heer Belmans dat de inbreng van de deelnemers met zorg zal worden behandeld. Het zal een rol spelen in de standpunten die beide landen gaan innemen over de Langetermijnvisie als geheel en de beleidsmaatregelen die op korte termijn noodzakelijk zijn. Hij wees erop dat nu allereerst (per 1 juni) Vlaanderen een standpunt zal formuleren, waarna Nederland voor 1 december zal reageren. Eind van dit jaar moet duidelijk zijn wat er samen wordt gedaan om het integraal beleid en beheer van de Schelde over de grens tot realiteit te maken.

Wij bedanken iedere deelnemer voor zijn waardevolle bijdrage tijdens deze studiedag.



Bijlage A - Programma
Studiedag Langetermijnvisie Schelde-Estuarium
Bakens voor de toekomst?

27 maart 2001 te Antwerpen

9:30	Ontvangst
9:45	Bruno Huygebaart (VRT, dagvoorzitter) Introductie ochtendprogramma
9:50	<i>ir. Jan Strubbe (directeur-generaal van de Administratie Waterwegen en Zeewezen)</i> Welkom
10:00	ir. Wijnand Broeders (hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zeeland, Nederlandse voorzitter van de Stuurgroep van het project Langetermijnvisie) Opening
10:15	Harm Albert Zanting (Resource Analysis, projectleider LTV project) Langetermijnvisie kort verklaard
10:45	prof. Marcel Stive (WL delft hydraulics) Morfologie en veiligheid
11:15	Koffiepauze
11:30	Gustaaf de Monie (Policy Research Company) Toegankelijkheid
12:00	prof. Patrick Meire (Universitaire Instellingen Antwerpen) Natuurlijkheid
12:30	Afronding ochtendprogramma
13:00	Lunch
14:00	<i>Ronde 1 werksessies</i>
15:00	Theepauze
15:30	<i>Ronde 2 werksessies</i>
16:30	Slotbeschouwing
17:00	<i>ir. Hugo Belmans (hoofd afdeling Maritieme Schelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Vlaamse voorzitter van de Stuurgroep van het project Langetermijnvisie)</i> Afsluiting
17:30	Receptie

Bijlage B - Deelnemerslijst
Studiedag Langetermijnvisie Schelde-Estuarium
Bakens voor de toekomst?

27 maart 2001 te Antwerpen

de heer Hemelaer	AMINAL, afd. Natuur
de heer Foqué	AMINAL, afd. Natuur
de heer Bervoets	AWZ
mevrouw Demets	AWZ
de heer Strubbe	AWZ
de heer Delesalle	AWZ, Admin. Buitenlands beleid
de heer Callebaut	AWZ, afd. Bovenschelde
de heer Belmans	AWZ, afd. Maritieme Schelde
de heer Claessens	AWZ, afd. Maritieme Schelde
de heer Taveniers	AWZ, afd. Maritieme Schelde
de heer Meyvis	AWZ, afd. Zeeschelde
de heer Pée	AWZ, afd. Zeeschelde
de heer De Mulder	AWZ, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur
de heer Desmyter	AWZ, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur
de heer Meersschaut	AWZ, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur
de heer Mostaert	AWZ, Dept. Leefmilieu en Infrastructuur
de heer Wens	AWZ, DTG
mevrouw Feldbrugge	Beeldleveranciers
mevrouw Laan	Beeldleveranciers
mevrouw Van Heerikhuizen	Beeldleveranciers
de heer Calon	BN/De Stem
de heer Pieters	Bureau Getijdewateren
mevrouw Van Hoof	Communicatie LIN
de heer Van Iterson	Consul-General, Consulaat-Generaal der Nederlanden te Antwerpen
mevrouw Tom	De Beuk
de heer Daenen	Degussa Antwerpen N.V.
de heer Meijer	DGGoederenvervoer
de heer Pleijsier	DGGoederenvervoer
mevrouw Van der Sman	DGGoederenvervoer
de heer Kranenburg	EVO Raad van Zeeverladers
de heer Buggenhout	Gemeente Kruibeke
de heer Denert	Gemeente Kruibeke
de heer Visser	Gemeente Reimerswaal
de heer Van Liere	Gemeente Sluis-Aardenburg
de heer Steijaert	Gemeente Terneuzen

mevrouw Plugge	Gemeente Vlissingen
de heer Blomme	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
de heer Van Craeyvelt	Havenbedrijf Gent
de heer Bruyninckx	Havenhuis, Havenbedrijf Antwerpen
de heer Van der Zee	Ministerie van Buitenlandse Zaken
de heer Brand	Ministerie van LNV, directie Zuid-West
de heer Schot	Nederlands Loodswezen
de heer Verstuyft	Polder van Belham
de heer De Bruycker	Polder van Belham
de heer De Monie	Policy Research
mevrouw Polderman-Martin	Provinciale Staten Zeeland
mevrouw Nederhoed-Zijlstra	Provinciale Staten Zeeland
mevrouw Vermeulen	Provinciale Staten Zeeland
de heer Visser	Provinciale Staten Zeeland
de heer De Mulder	Provincie Oost-Vlaanderen
de heer Ramondt	Provincie Zeeland
de heer Coppoolse	Provincie Zeeland
mevrouw Westerhof	Provincie Zeeland
de heer Broodman	Provincie Zeeland
de heer Overloop	Provincie Zeeland
mevrouw Firet	Quintessens
de heer Schurink	Quintessens
de heer Peters	Raadgevend Ingenieur
de heer Meersman	Raadgever van minister Stevaert van Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
mevrouw Happel	Resource Analysis
mevrouw Klöditz	Resource Analysis
mevrouw Mourits	Resource Analysis
mevrouw Rohling	Resource Analysis
de heer Sas	Resource Analysis
de heer Ten Thij	Resource Analysis
mevrouw Van der Zwam	Resource Analysis
de heer Van Dyck	Resource Analysis
de heer Zanting	Resource Analysis
de heer De Villeneuve	Rijkswaterstaat, directie Water
de heer Keuning	Rijkswaterstaat, directie Water
de heer Broeders	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Coosen	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Daamen	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer De Winder	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Donk	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Geleijnse	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Hollaers	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Verhees	Rijkswaterstaat, directie Zeeland
de heer Visser	Rijkswaterstaat, Scheepvaartdienst Westerschelde

mevrouw Dauwe	RIKZ - Middelburg
de heer Graveland	RIKZ - Middelburg
de heer Kornman	RIKZ - Middelburg
de heer Van Pagee	RIKZ - Middelburg
de heer Verbeek	RIKZ - Middelburg
de heer Van Eck	RIKZ - Middelburg
de heer Winkelmans	RUCA-Transporteconomie
Baron Delwaide	Schepen van de Haven van Antwerpen
mevrouw De Vries	Staatssecretaris Verkeer & Waterstaat
de heer Meire	Universitaire Instellingen Antwerpen
mevrouw Fivez	Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen
de heer Janssens	Vlaamse Gemeenschap
de heer Dominicus	Voorzitter Breed Overleg Deltawateren
de heer Huygebaert	VRT
de heer Gosselaar	Waterschap Zeeuwse Eilanden
mevrouw van 't Westeinde	Waterschap Zeeuwse Eilanden
de heer Van Daele	Wethouder Gemeente Sluis-Aardenburg
de heer Stive	WL Delft Hydraulics
de heer Wang	WL Delft Hydraulics
de heer Winterwerp	WL Delft Hydraulics
de heer Klap	Zeeuwse Milieu Federatie