

25



De Rijn-Schelde-delta en het Bedrijfsleven in Europa: Grenzeloze Partners

V N O N C W



Vlaams Economisch Verbond



21483

DE RIJN-SCHELDE-DELTA EN HET BEDRIJFSLEVEN IN EUROPA: GRENZELOZE PARTNERS

Den Haag, 14 mei 2001

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Een conferentie georganiseerd door:

V N O N C W



Vlaams Economisch Verbond



Redactie:

Ilse M. Pruett-Wilczek

© Delta Port Alliantie

Inhoudsopgave

Dagvoorzitter:

De heer Philippe Muyters

Gedelegeerd Bestuurder
Vlaams Economisch Verbond
(VEV)

Opening 3
Mr J.H. Schraven
Voorzitter VNO-NCW

“Nederland-België:
Een Historische Kijk op de Rijn-Schelde-delta” 5
Dr C.A. van der Klaauw
oud-Minister van Buitenlandse Zaken en oud-Ambassadeur
van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel

“Verladersbelangen bij een Optimaal Functionerend
Rijn-Schelde-delta” 9
Mr D. van den Broek Humphreij
Algemeen Directeur EVO

Paneldiscussie I: 13
“Het Rijn-Schelde-debat: Confrontatie of Samenwerking”
Inleiding door de heer C.J.M. Asselbergs
Directeur Deltalinqs

Panelleden:
de heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA
de heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd
Ir N.J. Wouterlood, Purchasing Manager DSM Physical Distribution

Paneldiscussie II: 23
“Aspecten van Natuurlijkheid, Veiligheid
en Kosten en Baten: het Schelde-estuarium”
Inleiding door prof. ir J.J. Peters
Raadgevend ingenieur/River specialist

Panelleden:
Dr V.A. Klap, Beleidsmedewerker Zeeuwse Milieufederatie
Drs G. De Monie, Senior Director Policy Research Corporation

“De Benelux: Wegbereider van Oplossingen” 31
Drs B.M.J. Hennekam
Secretaris-Generaal Benelux Economische Unie

Annex

I. Conferentieprogramma 35

II. CV's van sprekers en panelleden 36

III. Deelnemerslijst 39

OPENING

DOOR MR J.H. SCHRAVEN

VOORZITTER VNO-NCW

Meerdere ontwikkelingen zijn voor VNO-NCW, VEV en EVO aanleiding geweest voor het houden van een Nederlands-Belgische conferentie over de ontwikkelingen in de Rijn-Schelde-delta. De recente sterke groei van handel en industrie heeft geleid tot een aanzienlijke toename van goederenstromen en mobiliteit. Hoewel de groei van de wereldhandel in vergelijking tot vorige jaren enigszins is afgezwakt, is deze groei nog steeds spectaculair te noemen, met een enorme toename van de goederenstromen via de Rijn-Schelde-delta naar en van het Duitse en Centraaleuropese achterland tot gevolg.



Mr J.H. Schraven

Foto ANP

Doel van deze conferentie is om met alle betrokken partijen te praten over de consequenties van de toename in goederenstromen en mobiliteit, de liberalisering van verschillende vervoerssectoren en de ontwikkelingen op het gebied van de Europese wet- en regelgeving.

Een tweede aanleiding voor deze conferentie is de liberalisering van het wegvervoer en de binnenvaart en de daarmee samenhangende innovatie en verbetering van de verschillende vervoersmodaliteiten - zowel op de weg als op het water. Tenslotte hebben zich ontwikkelingen voorgedaan met betrekking tot de wet- en regelgeving, zowel op nationaal als op Europees niveau.

Gelijkwaardige concurrentievoorwaarden voor havens binnen de Europese Unie zijn van groot belang. De Europese Commissie heeft onlangs voorstellen gepubliceerd voor een Europees havenbeleid waarin de liberalisering van de havendiensten, zoals loods- en sleepdiensten, aan de orde wordt gesteld. Voor de Europese havensector en het im- en exporterende bedrijfsleven lijkt deze stap, althans op het eerste gezicht, nuttig. Zeehavens binnen de Europese Unie geven echter aan een achterstand te hebben ten opzichte van havens die gelegen zijn buiten de Europese Unie. Deze achterstand komt onder

meer voort uit de onduidelijkheid over de wijze waarop de aanleg van infrastructuur wordt gefinancierd. Het kan derhalve worden betreurd dat in de huidige voorstellen van de Europese Commissie geen initiatief is opgenomen inzake regelgeving voor de overheidsfinanciering van havenactiviteiten. Bij de door de Commissie voorgestelde bepalingen over de dienstverlening ten behoeve van de lading, zoals opslag en overslag, kan de vraag gesteld worden of deze, althans de Nederlandse havens, wel ten goede komen. Het is wellicht te vroeg om definitieve uitspraken te doen over het 'port-package' van de Europese Commissie, maar de conferentie kan deze materie wellicht nader aan de orde stellen.

Twee specifieke onderwerpen verdienen aandacht, namelijk de verdieping van de Westerschelde en de heringebruikname van de IJzeren Rijn. *Ik spreek de hoop uit dat de discussie over de verdieping van de Westerschelde in een breed kader aan de orde komt waarbij eerst gekeken wordt naar bedrijfseconomische facetten zoals het belang van de Antwerpse haven en de betekenis voor het vervoerende en het verladende bedrijfsleven.* Financiële en milieukwesties verdienen tevens oplossing. Deze conferentie draagt daar mogelijk aan bij tegen de achtergrond van het grote belang voor de goede verstandhouding tussen Nederland en het Vlaamse Gewest. *Tevens is ten behoeve van de IJzeren Rijn dringend besluitvorming nodig. Laat er geen misverstand over bestaan. Het bedrijfsleven in Nederland vindt dat de bestaande route moet worden hergebruikt in afwachting, mogelijk, van een beter tracé.* Het tracé dient in ieder geval te lopen via Venlo voor een optimale verknoping met de Nederlandse vervoersstromen. VNO-NCW opent gaarne een gedachtewisseling met de Belgische collega's over het vooruitbrengen van dit moeizame dossier. Betrokkenheid van Duitse ondernemingen kan hierbij worden overwogen.

De discussie over de verdieping van de Westerschelde moet in een breed kader aan de orde komen waarbij eerst gekeken wordt naar bedrijfseconomische facetten zoals het belang van de Antwerpse haven en de betekenis voor het vervoerende en het verladende bedrijfsleven.

Een laatste onderwerp dat ik graag ter bespreking voorleg, betreft de vraag in hoeverre het tegen de achtergrond van voornoemde internationale ontwikkelingen wenselijk is om tot meer afstemming en coördinatie te komen van de Vlaamse en Nederlandse havenpolitiek. Dit thema moet uiteraard gezien worden vanuit zowel de kant van de havens als vanuit de kant van het gebruikende bedrijfsleven. Mijn voorstel is niet te wachten op een initiatief van overheidswege, maar als bedrijfsleven het initiatief te nemen en te behouden.

Ik spreek de hoop uit dat er over de verschillende thema's een vruchtbare discussie plaatsheeft, leidend tot een goede verstandhouding en een beter begrip voor de verschillende problemen aan beide kanten. Deze inhoudelijke discussie kan wellicht een versterking betekenen van de onderlinge contacten.

NEDERLAND-BELGIË: EEN HISTORISCHE KIJK OP DE RIJN-SCHELDE-DELTA

DOOR DR C.A. VAN DER KLAAUW¹
OUD-MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN
EN OUD-AMBASSADEUR VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TE BRUSSEL

De Schelde-kwestie begint op 17 augustus 1585: Parma neemt Antwerpen in. Antwerpen is in de 16e eeuw veruit de grootste haven en stad van de Nederlanden, en voor de Spanjaarden van groot strategisch belang. Parma, een uiterst bekwaam veldheer, besluit Antwerpen niet te belegeren. Hij sluit de Schelde af met de bouw van een brug over de Schelde waardoor het verkeer naar zee geblokkeerd is. Zonder slag of stoot veroveren de Spanjaarden Antwerpen. Parma staat tevens bekend als een goed diplomaat. Een chroniqueur uit die tijd schrijft: "Parma heeft Antwerpen ingenomen met zoetigheid". Zo verbiedt Parma zijn troepen te plunderen, en biedt hij bovendien de Antwerpenaren, die niet onder het gezag van Spanje geplaatst willen worden, de mogelijkheid de stad te verlaten. Voor vertrek staat een periode van drie jaar, met als gevolg dat een kwart van de Antwerpse bevolking naar het noorden verhuist. Met name de mensen uit handel en scheepvaart, die have en goed mogen meenemen, vertrekken naar het noorden.

Amsterdamse Vlamingen sluiten Schelde af

De West-Indische Compagnie en ongeveer een kwart van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie vinden hun bestaan in Vlaams kapitaal. De Vlamingen die zich in Amsterdam vestigen, willen derhalve geld verdienen. In navolging van Parma worden zij grote voorstanders van een blokkade van de Schelde. De Schelde wordt gesloten. Bij de Vrede van Münster (1648) wordt de sluiting van de Schelde zelfs in de verdragstekst vastgelegd. Deze situatie duurt tot 1795 wanneer de Fransen Noord-Nederland veroveren en de Schelde heropenen. Voor Napoleon is handel echter niet belangrijk. Antwerpen moet een oorlogshaven worden: het pistool gericht op de borst van Engeland.

Tijdens het Congres van Wenen, nadat Napoleon is verslagen, stellen de Engelsen bij de onderhandelingen de voorwaarde dat de Schelde voor oorlogsschepen verboden moet worden. De handel in de Verenigde Nederlanden bloeit weer op, tot in 1830 de opstand in het zuiden uitbreekt. Tijdens de opstand wordt de Schelde wederom voor een aantal jaren gesloten. Bij het Scheidingsverdrag tussen Nederland en België in 1839 gaat de Schelde weer open, maar met de bepaling dat geen oorlogsschepen de Schelde op mogen varen. België krijgt de status van neutrale mogendheid opgelegd. De neutrale status zal worden gegarandeerd door de grote Europese mogendheden: Engeland, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en tsaristisch Rusland. Bovendien moet Antwerpen een tol betalen voor het gebruik van het Nederlandse deel van de Schelde. Deze tol wordt in 1863 afbetaald waarna de Antwerpse opbloei begint.

¹ De heer Van der Klaauw promoveerde in 1953 op het onderwerp Nederlands-Belgische diplomatieke verhoudingen met het proefschrift "Politieke Betrekkingen tussen Nederland en België, 1919 - 1939" (Leiden, 1953)

De Schelde-kwestie begint in 1585. De Schelde, de toegang naar de haven van Antwerpen, is sinds die tijd meerdere malen onderwerp van internationale onenigheid.

Na de Eerste Wereldoorlog verliest België zijn status van neutrale mogendheid. Duitsland en Oostenrijk hebben met de oorlog hun garantie niet vervuld. Doordat de Sovjet-Unie de tsaristische verdragen niet overneemt, blijven Engeland en Frankrijk als enige garanten over. Nu de neutraliteit niet langer gegarandeerd is, zal voor België een nieuwe status gevonden moeten worden.

De grote mogendheden die bij de vredesonderhandelingen betrokken zijn (naast Engeland en Frankrijk, nu ook de Verenigde Staten en Italië) worden door België gevraagd een oplossing te formuleren. De grote mogendheden zien echter niets in de Belgische voorkeur Limburg en Zeeuws-Vlaanderen te annexeren en de Belgen de zeggenschap te geven over de Maas en Schelde. België heeft zich bij deze situatie neer te leggen. De oplossing is in handen van de vredesconferentie. Ook Nederland wordt in Versailles uitgenodigd om de Belgische problematiek te bespreken. Het standpunt van België is aan het begin van de conferentie overigens strikt politiek-militair. De Belgische inzet omvat geen economische eisen maar uitsluitend de hernieuwde verzekering van de nationale veiligheid.

Met betrekking tot de Schelde heeft België echter weinig succes. De Engelsen houden vast aan het standpunt oorlogsschepen op de Schelde te weren. Een marinehaven kan Antwerpen dus niet worden. De grote mogendheden hebben bovendien geen grote belangstelling voor de Schelde. De Maas, als verdedigingslinie tegen Duitsland, speelt een veel grotere rol in de onderhandelingen. Besprekingen tussen Belgische en Nederlandse militairen leiden tot niets. Ook de andere mogendheden kunnen de Schelde-kwestie niet tot een oplossing brengen.

Het verdrag van 1924 leidt tot een storm van verontwaardiging in Nederland. De Nederlanders vragen zich af waarom economische concessies aan België noodzakelijk zijn. Het is de eerste keer dat de concurrentie tussen Rotterdam en Antwerpen zich duidelijk manifesteert.

Met de voortgang van de onderhandelingen gaan economische overwegingen steeds meer een rol spelen. Nederland wil geen grondgebied afstaan en staat op het behoud van zijn soevereiniteit. Een nieuw verdrag tussen Nederland en België blijft echter noodzakelijk. Nederland biedt België enkele economische concessies aan, waaronder de gemeenschappelijke administratie van de Schelde. Daartegenover eist België een rechtstreekse verbinding door Limburg naar de Rijn. Deze verbinding, die op Nederlands en Duits grondgebied aangelegd moet worden, ligt uiterst moeilijk. De tweede eis van België betreft de aanleg van het Moerdijkkanaal, een open verbinding van Antwerpen naar de Rijn. Deze laatste eis wordt door de Belgen echter zonder kracht naar voren gebracht. De onderhandelingen slijpen voort en in 1920 trekken de grote mogendheden zich terug. De Vrede van Versailles wordt gesloten. Nadat over de Wielingen, de belangrijkste uitstroom van de Schelde voor de Belgische kust, geen akkoord bereikt kan worden, breken de Belgen de onderhandelingen met Nederland af.

Elk jaar in Genève, bij de Volkenbond, spreken de Belgische en Nederlandse Ministers van Buitenlandse Zaken over de kwestie. Een nieuwe in dit kader opgerichte Commissie brengt geen resultaat. In 1924 stelt de Belgische Minister Heymans een compromis voor: Nederland en België hebben gezamenlijke rechten op de Wielingen. Hij stelt bovendien voor de economische kwesties waarover overeenstemming is bereikt, vast te leggen in een verdrag. Nederlands Minister Van Karnebeek gaat akkoord. De soevereiniteit van Nederland en de integriteit van het grondgebied zijn immers behouden gebleven.

Rotterdam versus Antwerpen

Het verdrag van 1924 leidt tot een storm van verontwaardiging in Nederland. De Nederlanders vragen zich af waarom economische concessies aan België noodzakelijk zijn. Het is de eerste keer dat de concurrentie tussen Rotterdam en Antwerpen zich duidelijk manifesteert. Rotterdam is fel tegen de aanleg van het Moerdijkkanaal. De aanleg van het Moerdijkkanaal zou het einde betekenen van de Nederlandse binnenvaart. Het verdrag komt met moeite door de Tweede Kamer, maar in de Eerste Kamer stemt een grote meerderheid tegen het verdrag. Een volledige impasse is het resultaat.

De onderhandelingen worden heropend. Hoewel de besprekingen in de onderhandelingscommissie Colijn-Van Cauwelaert niets opleveren, verbeteren de betrekkingen tussen Nederland en België. Ter gelegenheid van de viering van 100 jaar onafhankelijkheid voor België in 1930, worden vriendelijke toespraken gewisseld. De economische crisis brengt Nederland en België nog dichter bij elkaar. Samen met de Scandinavische landen verenigen ze zich in de Oslo-staten. Toenadering wordt ook gezocht in het Verdrag van Ouchy over vermindering van handelstarieven tussen Nederland en de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie.

Dan volgt de bezetting van het Rijnland door Hitler. De Fransen en de Engelsen treden niet op. België voelt zich verraden en zoekt toenadering tot Nederland. Koning Leopold III en Koningin Wilhelmina roepen gezamenlijk op tot vrede en bemiddeling. Na de oorlog lijken de problemen voorbij. Het Moerdijkkanaal wordt aangelegd (momenteel varen meer Nederlandse binnenschippers op het Moerdijkkanaal dan Belgische). Ook de aan de Maas gerelateerde problemen worden tot een oplossing gebracht. Het betreft hier de aanleg van het Albertkanaal. Nederland, dat van de Maas afhankelijk is voor het kolen-transport van Limburg naar het noorden, vreest dat de watertoevoer van de Maas door de aanleg van het Albertkanaal in gevaar wordt gebracht. Nederland wil daarom het Julianakanaal laten aanleggen. België en Nederland stappen gezamenlijk naar het Hof van Arbitrage dat de claims van beide landen tegen elkaar wegstreept.



Dr C.A. van der Klaauw

FOTO ANP

De betrekkingen tussen Nederland en België zijn sterk veranderd: oorlogsschepen zijn toegestaan op de Schelde, beide landen zijn lid van de NAVO, en kolen worden niet meer uit Limburg vervoerd. Het Moerdijkkanaal is aangelegd en heeft geen enkel probleem meer opgeleverd in de verhouding tussen Nederland en België of de havens van Rotterdam en Antwerpen. Tijdens mijn Ambassadeurschap in België in de jaren 80, verdedigden wij het standpunt, dat de Maas en de Schelde twee aan elkaar verbonden dossiers waren. Wellicht een dubieus argument, maar de kwaliteit van het Maaswater was van groot Nederlands belang. Met de groeiende bevolking haalde Nederland het drinkwater uit de Maas. Ook dat probleem is nu verdwenen. De Europese milieuriichtlijnen leggen milieu-eisen voor het water vast.

Eén probleem is overgebleven en dat is de verdieping van de Schelde. De discussie van vandaag zal ik met veel belangstelling volgen. Het is goed de geschiedenis in het achterhoofd te houden. Er zijn veel problemen gerezen die in de loop der jaren ook weer verdwenen zijn.

De twee Wereldoorlogen brengen Nederland en België dicht bij elkaar. Eén probleem is overgebleven en dat is de verdieping van de Schelde. Het is goed de geschiedenis in het achterhoofd te houden.

VERLADERSBELANGEN BIJ EEN OPTIMAAL FUNCTIONEREND RIJN-SCHELDE-DELTA

DOOR MR D. VAN DEN BROEK HUMPHREIJ
ALGEMEEN DIRECTEUR EVO

De les die uit de geschiedenis getrokken kan worden, is dat de belangen van Nederland en België steeds meer naar elkaar toegroeien. Op dit moment wordt niet meer gekeken naar individuele plaatsen maar naar de Rijn-Schelde-delta als geheel. Er zijn veel ontwikkelingen die ertoe leiden dat er in die Rijn-Schelde-delta op de tellen gepast moet worden.

Het is ongetwijfeld juist dat die letters EVO staan voor Eigen VervoerOrganisatie, en dat waren de leden 60 jaar geleden ook toen de organisatie werd opgericht. Het meest belangrijke karakter van de leden van EVO is echter, dat zij verladers zijn. EVO is met 34.000 rechtstreeks aangesloten ondernemingen de grootste ondernemersorganisatie van dit land. EVO is geen brancheorganisatie. De organisatie vertegenwoordigt niet het belang van een bepaalde branche maar vertegenwoordigt het belang van een functie, namelijk de logistiek. Producenten, handelaren, bedrijven uit de industrie, bouw, zakelijke dienstverlening, groothandel, detailhandel of agrarische sector zijn lid van EVO. De leden van EVO zijn goed voor de ruime meerderheid van alle lading die er in Nederland omgaat, dat is inclusief import en export.

Het belang van de EVO-leden is simpel en zit in de portemonnee. Dit wordt vertaald naar rendement in de logistieke keten: vanaf het moment dat grondstoffen, halffabrikaten, onderdelen etc. moeten worden besteld tot aan de perfecte aflevering bij de klant. Logistiek behelst alle voorbereidingen en handelingen die nodig zijn om een operatie op de meest doeltreffende wijze van goederen te voorzien en onder de meest gunstige omstandigheden tot werking te doen komen. De verbetering van de beheersing van goederenstromen werkt onmiddellijk uit in een doelmatiger afwikkeling van processen en dus tot de, althans door de leden van EVO gewenste, besparingen.

Wegnemen belemmeringen

In het kader van deze conferentie spreek ik in het bijzonder over het wegnemen van allerlei belemmeringen die aan een optimale beheersing van goederenstromen en de doelmatige afwikkeling daarvan in de weg staan. EVO zet zich bovenal in voor het beter bereikbaar maken - helaas de laatste jaren voor het beter bereikbaar houden - van markten. Voorbeelden zijn het vrijmaken van het beroepsgoederenvervoer over de weg (het afschaffen van de tarifiering en de contingentering), het vrijmaken van de binnenvaart (het opheffen van het beurssysteem en de evenredige vrachtverdeling) en het vrijmaken van het spoorvervoer. De Betuwelijn is geen 'railroad-to-freedom' als dit spoor niet aansluit op een netwerk van 'dedicated', geliberaliseerde en geharmoniseerde goederenspoorwegen. Met betrekking tot de liberalisering van deze markten is de eis een vlak speelveld: geen flankerend beleid of welk aforisme dan ook om een bepaalde infrastructuur, modaliteit of systeem te begunstigen ten koste van een ander. Dat beperkt en beïnvloedt immers de vrije keuze.

EVO vertegenwoordigt de Nederlandse verladers. Die hebben belang bij een doelmatige en goed functionerende logistieke keten tegen een zo laag mogelijke prijs. EVO streeft naar het wegnemen van belemmeringen en acht het vooral van belang dat voor alle deelnemers gelijke spelregels gelden.

EVO zet zich voortdurend in om grenzen te slechten en af te rekenen met onnodig ingewikkelde, bureaucratische, en tijdverslindende douanecontroles, procedures en onderzoeken aan lading. Een ander voorbeeld vormen milieuregels of maatregelen op het gebied van veiligheid, die anders geïnterpreteerd kunnen worden en wel of niet gehandhaafd worden. Het betreft hier uitsluitend maatregelen die ondoorzichtig zijn en tot oneigenlijke kostenstructuren aanleiding geven, niet het principe van milieu- of veiligheidsbesluiten op zich. Tevens noem ik de heffing van belastingen en accijnzen, de kilometerheffing, eurovignetten en het internaliseren van externe kosten.

In hoge mate betreft het gevecht een behoorlijke infrastructuur. Overheden dienen het aanbod van infrastructuur op het peil te brengen waar dat, overeenkomstig de vraag ernaar, in redelijkheid moet zijn. Dat geldt voor autowegen, vaarwegen, spoorwegen, netwerken, knooppunten, terminals en communicatiesystemen, en ook voor havens, die eigenlijk alles en nog meer in zich bergen. Haven betekent dus ook aan- en afvoerstelsels van en naar het achterland van die haven. Heel in het bijzonder geldt dit in de Schelde-delta.

Gelijke spelregels

De Rijn-Schelde-delta met de punt in het Duitse en verdere Europese achterland bezit meerdere op zich goed uitgeruste havens, niet alleen qua outillage maar ook qua diepgewortelde logistieke kennis. Het maakt voor verladers niet wezenlijk uit of de voor hen belangrijke logistiek wordt geleverd door de ene of door de andere haven - in het kader van deze conferentie - door een Nederlandse of een Vlaamse haven. Het is voor de leden van EVO wel van uiterst belang, dat de spelregels overal gelijk zijn. Dit zijn niet alleen de spelregels die gelden voor het verladend bedrijfsleven waaronder het wordt toegelaten tot en gebruik kan maken van de infrastructuur en van de service van de logistieke dienstverleners. De logistieke dienstverleners maken op hun beurt gebruik van de infrastructuur. De spelregels waaraan zij onderworpen zijn, zullen dus ook gelijk moeten zijn. Regels moeten bovendien transparant en controleerbaar zijn ongeacht de transportmodaliteit, de infrastructuur, de systemen, netwerken en knooppunten. Pas dan immers, is er sprake van een markt waarin goederenstromen zich onbelemmerd kunnen bewegen.

Subsidies en ondoorzichtige financieringscriteria en -constructies bij de aanleg en de instandhouding van haveninfrastructuur en het onderhouden van havendiensten scheppen oneigenlijke condities voor het doel van zaken. Dat is niet de juiste grond om langetermijnstrategieën op te bouwen. Tegen die achtergrond juicht EVO de ideeën van het 'port-package' van de Europese Commissie in beginsel toe. Liberalisering van diensten en de verwachte uniformering van de spelregels rond de financiering zullen, naar de mening van EVO, zeker bijdragen aan een enorme verbetering van de kwaliteit van de havens. Maar dat is niet het einde van het verhaal.

Congestie en afhandelingproblemen ondergraven de aantrekkelijkheid van deze havens en daarmee, dat zal duidelijk zijn, van hun positie op de logistieke kaart van Europa. De concurrentie ligt buiten Rotterdam, Antwerpen en onze andere havens duidelijk op de loer. *Langdurig gesteggel over de aanleg van een Tweede Maasvlakte, over de IJzeren Rijn, en over een betere vaart op de Westerschelde van en naar Antwerpen veroorzaakt op den duur een onzeker vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Bovendien leidt deze onzekerheid tot de vraag of de havens in de delta ook op langere termijn nog wel de meest aangewezen distributiecentra zijn.*

Langdurig gesteggel over de aanleg van een Tweede Maasvlakte, over de IJzeren Rijn, en over een betere vaart op de Westerschelde van en naar Antwerpen veroorzaakt op den duur een onzeker vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Bovendien leidt deze onzekerheid tot de vraag of de havens in de delta ook op langere termijn nog wel de meest aangewezen distributiecentra zijn.

Geen logistieke dienstverleners?

Er is op dit moment sprake van de ontwikkeling van de zogenaamde 'fourth-party-logistics': grote, logistieke dienstverleners. Dat wil zeggen dat om aan die markt mee te kunnen doen, dienstverleners over heel veel kapitaal en een enorm verspreidingsgebied over Europa moeten beschikken. De logistieke dienstverleners in Nederland en in België kunnen op dat niveau niet meer meedoen. Het zijn Amerikanen, Fransen, Engelsen en Duitsers. Het karakter van fourth-party-logistics is, dat er een steeds groter aandachtsgebied komt voor kleinere spelers fysiek daaromheen zoals in Lyon, Lille en Marseille gebeurt. Met andere woorden, als men in Nederland en in België niet in staat is om dergelijke grote logistieke dienstverleners aan zich te binden, dan zal bij de dienstverleners die het wel doen geen noodzakelijke verbinding bestaan met Nederland en België. Het is een reëel gevaar dat hier op de loer ligt, zeker als daarbij wordt opgeteld dat de logistieke infrastructuur straks achter zal lopen.



Zaaloverzicht

Foto ANP

Spelen met vuur

De eis van overheden zorgvuldig om te springen met schaarse goederen zoals bijvoorbeeld ruimte is legitiem. Ruimte voor havenactiviteiten valt daar onder. *EVO kijkt met verbazing naar het soms wel heel enge nationale denken, het denken in nationale belangen, het denken in landsgrenzen. De voor de hand liggende samenwerking met de meest natuurlijke partners met de mond belijden maar de facto niet entameren is spelen met vuur. Het Nederlands en Vlaams verladend*

bedrijfsleven zijn in hoge mate afhankelijk van het optimaal functioneren van de Nederlandse en Vlaamse havens. Een rem zetten op dat functioneren is mitsdien een rem op de ontwikkeling van het bedrijfsleven en daarmee een rem op de economie, de welvaart en op ons welzijn. Ik merk op, dat het belang van het bedrijfsleven vele malen groter is dan dat van de havens zelf om tot uitdrukking te kunnen brengen dat de functie van de havens een afgeleide functie is van een veel groter economisch belang.

Maar ik zeg dat ook, omdat de oproep van het verladend bedrijfsleven voor een betere afstemming tussen de Nederlandse en Vlaamse overheden en de Nederlandse en Vlaamse havenautoriteiten niet aan dovemansoren gericht mag blijken, of moet ik zeggen, mag blijven.

*EVO kijkt met verbazing naar
het soms wel heel enge
nationale denken, het denken
in nationale belangen,
het denken in landsgrenzen.
Het Nederlands en het Vlaams
verladend bedrijfsleven zijn in
hoge mate afhankelijk van het
optimaal functioneren van de
Nederlandse en Vlaamse
havens. Een rem zetten op dat
functioneren is mitsdien een
rem op de ontwikkeling van
het bedrijfsleven en daarmee
een rem op de economie, de
welvaart en op ons welzijn.*

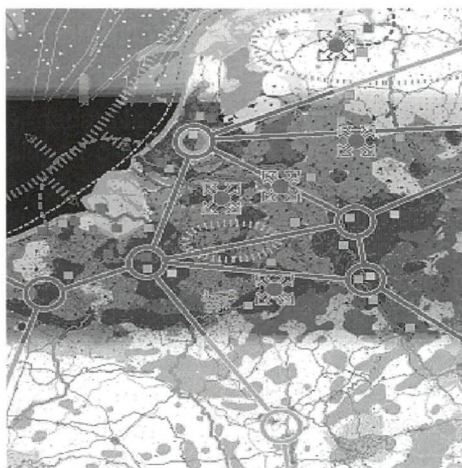
PANELDISCUSSIE I: HET RIJN-SCHELDE-DEBAT: CONFRONTATIE OF SAMENWERKING

INLEIDING DOOR DE HEER C.J.M. ASSELBERGS
DIRECTEUR DELTALINQS²

Confrontatie of samenwerking? Het antwoord op deze vraag is eigenlijk al gegeven. Door samenwerking kan concurrentie sterker gemaakt worden terwijl bij confrontatie partijen tegen over elkaar komen te staan. Concurrentie en samenwerking werken versterkend. De boodschap van deze conferentie zou derhalve kunnen zijn dat Vlaanderen en Nederland toenadering moeten zoeken. Maar welke redenen liggen hieraan ten grondslag?

Tegenwoordig kan iedereen via het internet de hele wereld afzoeken. Dat zijn in Europa alleen al honderden miljoenen consumenten. Deze consumenten kunnen tevens vanuit de huiskamer digitaal betalen. Eén ding zal altijd blijven. Consumenten willen goederen in de handen hebben. Consumenten willen iets met deze goederen doen. Dit betekent dat enorme ladingsstromen over de hele wereld plaats hebben om de klant, de consument, van dienst te zijn. Op welke wijze dienen die ladingsstromen georganiseerd te worden? Een heel belangrijke rol in die organisatie vervullen de mainports. Logistieke verbindingen (zeeschepen, pijpleidingen, vliegtuigen, transporteurs, vrachtwagens, binnenvaartschepen) zijn noodzakelijk om alle ladingsstromen goed te kunnen organiseren. Dat gebeurt onder andere in de Rijn-Schelde-delta. De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening spreekt over hoofdverbindingen en assen, maar laat de uitwerking van de grensoverschrijdende samenwerking over aan de regio.

In de mondiale transportsector doet zich een trend voor waarbij op een veel grotere schaal gedacht wordt. Het internationale bedrijfsleven denkt al in heel andere schaalgroottes. Deze conferentie zie ik als een waardevolle discussie over hoe we met onze kwalitatief hoogstaande haven- en transportfaciliteiten in het gebied Amsterdam-Brussel als totaliteit mee kunnen spelen in het grote internationale veld.



In de mondiale transportsector doet zich een trend voor waarbij op een veel grotere schaal gedacht wordt. Deze conferentie zie ik als een waardevolle discussie over hoe we met onze kwalitatief hoogstaande haven- en transportfaciliteiten in het gebied Amsterdam-Brussel als totaliteit mee kunnen spelen in het grote internationale veld.

² De heer Asselbergs is Directeur van Deltalinqs, de federatie tussen de Stichting Europort/Botlek Belangen en de SVZ Havenondernemersvereniging.

In tegenstelling tot 'mainports' dienen we eigenlijk te spreken van 'brainports'. Ik merk dat in discussies de kennisintensiviteit van deze gebieden regelmatig achtergesteld wordt bij de dienstverlenende taken van een haven. Deze kennisintensiviteit wordt in de politiek vaak afgewogen tegen factoren als arbeid en werkgelegenheid. Politici zien enorme oppervlakten en terreinen, met kennis en gesofistikeerde systemen, maar waar betrekkelijk weinig mensen werken. Dat geeft aanleiding tot discussies over de spin-off van een mainportcomplex voor Nederland. *De Nederlandse politiek dreigt vraagtekens te zetten bij het nut en de noodzaak van investeringen waaraan het buitenland meer verdient dan Nederland. Het is opmerkelijk dat een Europees georiënteerd land de spin-off van investeringen, zoals de Tweede Maasvlakte, eng binnen de Nederlandse grens berekent. Mainports zijn bij uitstek Europese investeringen waardoor beleid ter zake niet op kan houden bij de Nederlandse grens.*

Tegen deze achtergrond houdt Deltalings het pleidooi voor een deltapoortalliantie tussen de havens in de Rijn-Schelde-delta die concurreren maar aan de andere kant ook samenwerken. In de delta gaat meer dan 500 miljoen ton lading om. Samenwerking is derhalve noodzakelijk om deze grote hoeveelheid lading goed te verwerken. Als elke entiteit dat zelfstandig gaat doen, lukt dat niet en zullen de maatschappelijke kosten veel hoger zijn. In Rotterdam dienen we in ieder geval een paar stappen in deze richting te zetten.

De Nederlandse politiek dreigt vraagtekens te zetten bij het nut en de noodzaak van investeringen waaraan het buitenland meer verdient dan Nederland. Het is opmerkelijk dat een Europees georiënteerd land de spin-off van investeringen, zoals de Tweede Maasvlakte, eng binnen de Nederlandse grens berekent. Mainports zijn bij uitstek Europese investeringen waardoor beleid ter zake niet op kan houden bij de Nederlandse grens.

Heel recent is voorgesteld het Rotterdamse havenbedrijf te verzelfstandigen vanuit de gedachte dat een verzelfstandigd havenbedrijf makkelijker en sneller coalities kan aangaan met de andere havens in de Rijn-Schelde-delta, waaronder Antwerpen en Zeebrugge. Coalitievorming en samenwerking dienen zich niet te beperken tot de Nederlandse grens maar dienen opgezet te worden voor de hele delta.

Het is de taak van de overheden om kwaliteit te definiëren. Dit is een maatschappelijke discussie over milieu, veiligheid, leven en wonen. Het is van belang dat de kwaliteit van het hele gebied maatschappelijk gedefinieerd is, en dat de handhaving en uitvoering gelijklopend ter hand wordt genomen. Als voor alle havengebieden achterlandverbindingen gerealiseerd moeten worden, zullen de (maatschappelijke) kosten onbetaalbaar zijn. De totstandkoming van de Betuwelijn is een terechte resultante van de maatschappelijke discussie over kwaliteit. Er zijn veel investeringen in infrastructuur nodig om zo'n systeem te bedienen, en we kunnen het ons niet permitteren dit op allerlei plaatsen in de delta te doen.

Als laatste voorbeeld wil ik wijzen op de douanefaciliteiten in het gebied. De vraag is waarom kwaliteit in het ene deel van het gebied op een andere manier uitgevoerd en gehandhaafd wordt dan in andere delen van het gebied. In Rotterdam werkt men met een douanescan. Dit is een voorbeeld van een kwaliteitseis die zou passen in het hele Rijn-Schelde-gebied.

De heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd

Voor de containerlijnvaart hebben de laatste jaren in het teken gestaan van schaalvergroting en consolidatie. Deze trend zet zich steeds verder door. De containervolumes nemen wereldwijd toe met 7-8 % per jaar. Containerrederijen hebben de behoefte steeds effi-

ciënter te werken om met beperkte marges winst te blijven maken. Voor het hele binnenlandvervoer en de eindbestemming van de vervoersvolumes die P&O Nedlloyd vaart, wordt voor Europa gekeken naar alle havens tussen Le Havre en Hamburg. Op deze conferentie wordt hoofdzakelijk geredeneerd vanuit de havens van de Benelux (Rotterdam en Antwerpen), maar de ontwikkelingen in de Duitse havens dienen niet vergeten te worden. Vanuit een nautisch en intermodaal perspectief doet zich de vraag voor op welke wijze de gigantische aanvoer zo snel mogelijk verder het binnenland in getransporteerd kan worden. De intermodale capaciteit van de havens is daarbij van groot belang.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Havenconcurrentie en havensamenwerking liggen uiteraard in elkaars verlengde. We dienen ons bewust te zijn van een aantal recente evoluties die verregaand zijn. Havenconcurrentie heeft altijd bestaan. Dr Van der Klaauw stelde dat reeds vanaf het jaar 1923 strijd is gevoerd omtrent het Schelde-Rijn-kanaal. Havenconcurrentie is gebaseerd op tal van factoren zoals prijs, kwaliteit, ligging, en verbindingswegen. De laatste tijd is daar een aantal ingrijpende elementen bijgekomen door mondialisering en schaalvergroting. Fusies en allianties in zowel de rederswereld als in de wereld van de verladers hebben een enorme dimensie. Dit brengt een aantal consequenties met zich mee. De tijd is verdwenen dat Nederland verenigd achter de haven van Rotterdam stond. In die tijd sprak men in Vlaanderen wel van 'Holland Incorporated'. En het is lang geleden dat Vlaanderen en België verenigd achter de haven van Antwerpen stonden. Er is een toenemende druk ontstaan vanuit samenleving en milieubeweging op de beslaglegging van havens op de schaarse factor ruimte. Deze ontwikkelingen maken dat een haven niet meer op zichzelf kan bestaan.

Op het gebied van samenwerking tussen havens is een aantal nuances aan te brengen. Samenwerking tussen de havens in Noord en Zuid-Europa om shortsea-shipping en dergelijke te bevorderen kan om een aantal redenen interessant zijn. Ook samenwerking tussen een mainport en een aantal satelliethavens (zoals Rotterdam samenwerkt met Moerdijk en Vlissingen en Antwerpen met Zeebrugge en Vlissingen) behoort tot de mogelijkheden. Samenwerking kan ook vormgegeven worden tussen mainports en dan denk ik aan Rotterdam en Antwerpen. Deze laatste is echter een heel andere vorm van samenwerking, waarbij concurrentie voorop blijft staan. Havens zoals Rotterdam en Antwerpen hebben elkaar nodig omwille van de concurrentie. Maar er is ruimte voor samenwerking op gebieden van grenscontroles, veiligheid, en Europese regelgeving. Binnen de kaders van Europese verenigingen zoals ESPO (European Sea Port Organisation) en Feport (Federation of European Private Port Operators) wordt vanuit Antwerpen vaak vastgesteld dat de haven van Rotterdam de beste partner is. Rotterdam en Antwerpen zijn uiteindelijk de twee grootste transithavens van Europa en vertolken in internationale kaders vaak gelijkwaardige standpunten. Voornoemde samenwerking kan in de toekomst zelfs betrekking gaan hebben op de ontwikkeling van gezamenlijke multimodale transportnetwerken. Antwerpen en Rotterdam zijn in de eerste plaats elkaars alternatieven voor het verladend bedrijfsleven en voor de reders. Deze concurrentie mag samenwerking op tal van domeinen niet uitsluiten.

Ir N.J. Wouterlood, Purchasing Manager DSM Physical Distribution

De vervoersstromen van en naar het Centraaleuropese achterland worden van steeds groter belang. In de zin van aanvoerroutes of kosten bestaan tussen Antwerpen en Rotterdam geen directe grote verschillen. *Met andere woorden, een vrije keuze tussen Antwerpen en Rotterdam is van uitermate groot belang voor partijen die in Europa gelegen zijn.* Vanuit de lucht gezien, op 15 kilometer hoogte, zijn Antwerpen en Rotterdam niet meer dan één en dezelfde plek. Als thema heeft deze discussie confrontatie of samenwerking, maar dat kan ook vertaald worden in concurrentie en coördinatie. Concurrentie tussen havens is noodzakelijk, net als samenwerking, afstemming en coördinatie om verspilling en verschil in maatstaven te voorkomen. Als men er in slaagt het onderscheid te maken tussen die twee elementen, dan denk ik dat we tot een oplossing kunnen komen. In dat geval zou de coördinatie tussen havens een winslag kunnen maken door enerzijds een gelijke ontwikkeling te stimuleren en anderzijds de concurrentie tussen de bedrijven te behouden.



Vlnr: Mr D. van den Broek Humphreij en de heer Ph. Muylers

FOTO ANP

De heer J. Stassen, Agalev-fractie, Vlaams Parlement

Gaarne wil ik twee opmerkingen maken. De eerste is één van ontgoocheling. Ik stel vast dat het woord duurzaam ondernemen is gebruikt noch omschreven. Men lijkt ervan uit te gaan dat het vervoer dat gegenereerd wordt door de verschillende havens, een natuurlijk,

bijna fysisch gegeven is. De vraag moet gesteld worden of het wel vanzelfsprekend is dat de economie zodanig blijft groeien dat de as Brussel- Den Haag-Amsterdam compleet vast komt te zitten. Er moeten andere manieren zijn om deze problematiek aan te pakken. Dit is bijna een ideologische opmerking, maar die kan ook concreet toegepast worden en daar gaat mijn tweede opmerking over. Ik heb de indruk, en ik zeg het provocerend, dat de concurrentie die bepleit wordt vooral een economische concurrentie is, en dat de gewenste samenwerking als doel heeft de positie van de havens in Vlaanderen en Nederland te versterken waarbij de politiek zich meer moet aan gaan passen aan de eisen van de verschillende havens. Provocerend bedoeld, maar ik denk wel een duidelijke voorzet.

Prof. ir J. Mortelmans

Het is wellicht een overweging waard niet te spreken over duurzaam ondernemen, maar over doelmatig ondernemen. In doelmatig ondernemen zit duurzaamheid inbegrepen.

De heer C.J.M. Asselbergs, Directeur Deltalinqs

Een mainport vormt een enorm systeem zodat clustervoordelen kunnen worden behaald. Door binnen zo'n deltacomplex zaken te koppelen zoals pijpleidingverbindingen, wordt juist op het punt van duurzaamheid een extra meerwaarde gecreëerd. Met industriële productie is veel mogelijk mits er bepaalde volumes zijn. Een mainportgebied biedt daar enorme kansen voor.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Havens worden tevens te vaak aangewezen als veroorzaker van congestie op de wegen. Een korte observatie leert ons, dat voornamelijk personenwagens en in verhouding weinig vrachtwagens gebruik van de weg maken. *Uit een recente telling van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is gebleken dat op de Antwerpse ring - klaarblijkelijk het meest gecongestioneerde stuk autosnelweg van Europa - slechts 17% van de voertuigen vrachtwagens zijn, waarvan bovendien slechts 1 op 5 bestemd voor of afkomstig van de haven van Antwerpen. De rest betreft transit, in niet geringe mate meen ik transit van en naar Nederland.* Havens zijn eerder slachtoffer van de congestie dan veroorzaker. Havens zijn bovendien een goede plaats om een wijziging van de 'modal-split' te bewerkstelligen. 'Modal-split' is in Antwerpen en Rotterdam van een dusdanige aard dat een groot volume getransporteerd kan worden per water of spoor. Dat volume is veel groter dan tussen welke willekeurige twee andere plaatsen in Nederland of in Vlaanderen gerealiseerd kan worden. De discussie ter zake wordt vaak te clichématig gevoerd en er bestaat dringend behoefte aan meer informatie-uitwisseling om een duurzaam evenwicht inderdaad te kunnen realiseren.

De heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd

Het is niet verrassend dat de conferentie op dezelfde golflengte zit en vraagt om samenwerking en een gemeenschappelijk havenbeleid in Benelux-kader. In reactie op de opmerkingen van de heer Restiau die weinig vrachtwagens op de weg ziet, constateer ik dat dat iedere morgen op de A16 tussen Antwerpen en Rotterdam niet het geval is. Dit onderwerp behoeft aandacht en ik stel een gemeenschappelijk havenbeleid voor waarbinnen juist de intermodale capaciteiten zoals het spoor aandacht krijgen. Voor de Nederlandse en Belgische overheden ligt op dat gebied een schone taak. In de laatste dertig jaar is

het containervervoer over de weg van 50 naar 75% gegroeid. De absolute cijfers zijn nog veel hoger door de 6, 7 en 8% groei in het absolute volume. Het aandeel van het railvervoer daarentegen is drastisch afgenomen. De overheden en het bedrijfsleven moeten gezamenlijk kijken welke maatregelen genomen kunnen worden om het aandeel van het vervoer per spoor toe te laten nemen. *Het betreft niet alleen de aanleg van railinfrastructuur zoals de Betuwelijn en de IJzeren Rijn - die zijn gewoon noodzaak - maar tevens de mogelijkheden private ondernemingen met eigen shuttles gebruik te laten maken van het spoor vanuit de havens naar het binnenland.*

**De heer G. Slingerland, Senior Beleidsmedewerker
Ministerie van Economische Zaken**

Vanuit mijn functie bij het Nederlands Ministerie van Economische Zaken ben ik betrokken bij mainportontwikkelingen in Nederland en ik ondersteun het belang van de vandaag gehouden discussie ten volle. Hoewel ik groot voorstander ben van concurrentie, moet ik tevens stellen dat samenwerking noodzakelijk is. Met betrekking tot concurrentie speelt de efficiëntie van de afhandeling een belangrijke rol. Voor klanten is relevant hoe snel producten en goederen in de haven afgehandeld worden en hoe snel de doorvoer gebeurt van bijvoorbeeld het zee - naar het landgebied. Een groot aantal ondersteunende diensten is daarbij betrokken en men kan de visie hebben dat ten aanzien van deze diensten afstemming en samenwerking zo goed mogelijk dienen te worden vormgegeven. Aan de andere kant is het goed dat ten aanzien van die ondersteunende diensten concurrentie bestaat. Op het gebied van hulpmiddelen zoals de containerscan en de cargocard kan de vrijheid van concurrentie zeer nuttig zijn. Samenwerking zou betekenen dat overheden en partijen eerst overeenstemming moeten proberen te bereiken. Dit proces kan vier of vijf jaar duren voordat dit soort technische hulpmiddelen verder ontwikkeld kunnen worden. Een goede afhandeling van producten zou daardoor in gevaar kunnen worden gebracht. Ik spreek derhalve mijn twijfel uit over de andere kant van samenwerken die bepleit wordt aan de achterdeur.



Vlnr: De heer R. van Slobbe en de heer R. Restiau

Foto ANP

De heer Ch. Leysen, VLD-Fractie, Gemeenteraad Stad Antwerpen

Volgens mij is er sprake van een ander spanningsveld. Er wordt altijd gesproken over het regionale verschil tussen Antwerpen en Rotterdam en de zogenaamde twee clusters. Als men bedenkt dat de verladers sterk internationaal georganiseerd zijn, is de verwachting dat juist daar een stuk van de concurrentie wegvalt. Dit brengt het fundamentele probleem met zich mee dat havenbedrijven, havenbesturen en politieke overheden zich moeten gaan positioneren tegenover internationale concerns terwijl hun invloed - meer dan dat zij vandaag denken - beperkt zal zijn. Dit is een gebied waar gemeenschappelijk overleg noodzakelijk is om nieuwe evenwichten tot stand te kunnen brengen.

De heer C.J.M. Asselbergs, Directeur Deltalinqs

De haveninfrastructuur zoals die wordt aangeboden met al het flankerend beleid daaromheen schept één van de kaders waarbinnen concurrentie plaatsvindt. Indien ten aanzien van dat flankerend beleid concurrentie ontstaat, zijn het tijdelijke argumenten die sturing in de verkeerde richting kunnen gaan geven. Als er een andere methode van douanescan wordt ingevoerd in Antwerpen dan in Rotterdam, dan zou dat een sturingsmechanisme kunnen zijn voor de ontwikkeling van de vervoersstromen en van de concurrentie. Maar is dat dan zo eigenlijk? Ik denk het niet. Noodzakelijke douane- en milieueisen zouden gelijk moeten zijn voor Antwerpen en Rotterdam. Een verschil is oneigenlijk. Momenteel zijn er duidelijk grote verschillen in de flankerende aspecten van het beleid. Dat is één van de punten van zorg dat zeker vanuit het verladend verkeer gezien wordt als een belangrijk aandachtspunt omdat juist deze verschillen een beperking of een sturing opleveren die concurrentie in de weg staan. Feitelijke kennis en openheid vormen een eerste stap naar meer samenwerking.

De heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd

Vanuit die grote containerreders geredeneerd, is het de doelstelling grote volumes goederen op zo efficiënt mogelijke wijze van A naar B te brengen. Het is van groot belang dat in Europa een beleid gemaakt wordt inzake de ontwikkeling van de havens. Het ontwikkelen van haveninfrastructuur is een overheidstaak, inclusief spoor-, weg- en binnenvaartverbindingen. Momenteel is er sprake van een versnippering. Er worden havens gebouwd, ook binnen de Benelux zijn daar voorbeelden van te geven, waar die infrastructuur er niet is en waar met grote investeringen die infrastructuur ontwikkeld moet worden. *Indien men een Europees havenbeleid formuleert, zal de conclusie zijn dat zowel de Tweede Maasvlakte als een verdere ontwikkeling van Antwerpen noodzaak zijn. De aandacht en het geld moeten daar naar uitgaan. Laten we zorg dragen voor een verdere verdieping van de Schelde en de spoedige realisatie van noodzakelijke railinfrastructuur zoals de IJzeren Rijn en de Betuwelijn.*

Ir N.J. Wouterlood, Purchasing Manager DSM Physical Distribution

De ontwikkeling van de basisinfrastructuur en van het flankerend beleid dat daarvoor de randvoorwaarden schept, moet in onderlinge afstemming en coördinatie plaatsvinden. *Uiteindelijk wenst het bedrijfsleven optimale facilitaire mogelijkheden binnen de havens van Antwerpen en Rotterdam.* Ook al heeft het Duitse achterland meer additionele activiteit, Nederland en België hebben hier een groot aandeel in en voordeel bij.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Op bepaalde vlakken kan concurrentie verkeerd uitpakken. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat te rechtvaardigen en te motiveren zou zijn dat tussen havens zoals Antwerpen en Rotterdam systematisch een concurrentiebeleid wordt gevoerd op basis van douaneprocedures of veiligheid. Over en weer zijn er elementen van achterdocht. In Antwerpen is men ervan overtuigd dat de Rotterdamse douane een stuk soepeler is. Men is er tevens van overtuigd dat Nederland de havens veel meer subsidieert dan Vlaanderen en omgekeerd zal dat ook wel het geval zijn. Een jaar geleden hebben de Vlaamse Havencommissie en de Nationale Havenraad in Nederland de reglementering op de behandeling van gevaarlijke producten in beide havens vergeleken. De vaststelling is geweest dat de betreffende reglementering verschillend maar evenwaardig is. Dat is op andere domeinen wellicht ook het geval. Het zou een goede zaak zijn indien deze gevallen eens gezamenlijk in kaart worden gebracht zodat onderlinge achterdocht kan worden vermeden. De bestaande achterdocht is vaak gebaseerd op weinig gesubstantieerde argumenten.

Dr C.A. van der Klaauw, oud-Minister van Buitenlandse Zaken en oud-Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel

Een groot deel van mijn leven heb ik gewijd aan de toenadering tussen Nederland en België. Er is altijd sprake geweest van een soort wantrouwen, zowel in het zuiden als in het noorden. Ministers kunnen daar over spreken, maar ik denk dat een groot deel van de oplossing toch bij het bedrijfsleven ligt. Het lijkt mij een uitermate goed idee als men probeert om per onderwerp - zoals dat is gedaan met gevaarlijke stoffen - de mogelijkheden voor harmonisatie en concurrentie na te gaan. In de 20-er jaren was één van de argumenten in de Eerste Kamer voor het toestaan van het Moerdijkkanaal, het inslapende Rotterdam wakker te schudden door de concurrentie van Antwerpen.

De heer H. Standaar, Voorzitter Commissie voor Transport van Gevaarlijke Goederen

De essentie van elke industriële of bedrijfsorganisatie is, dat men een gemeenschappelijk gebied voor samenwerking kan definiëren. Andere gebieden worden automatisch van samenwerking uitgesloten. Voor die gebieden geldt concurrentie. In Nederland zijn goede ervaringen opgedaan met industriële organisaties, die in samenwerking met de overheid, een heel kwaliteitstraject, bijvoorbeeld op het gebied van milieuveiligheid, voor de hele sector verbeteren. De Vereniging Nederlands Chemische Industrie is daar een voorbeeld van.

Mr D. van den Broek Humphreij, Algemeen Directeur EVO

Mijn observatie is dat met betrekking tot logistieke onderwerpen het centrum van de politiek uitsluitend denkt tot aan de landsgrens. Ik heb daar geen verklaring voor. Er is wellicht een ander gedeelte binnen de Nederlandse overheid dat zich bezig houdt met de formulering van het Europees beleid. Een recent voorbeeld is het project Delta-Zuid-Oost: een vervoersgebied tussen Dordrecht en het achterland (van Venlo tot aan, en zelfs in, Duitsland). *Het bedrijfsleven wordt maar met mondjesmaat bij dit soort projecten betrokken. Het is vechten geweest om een plaats in het project te bemachtigen en ver-*

volgens aan de overheid duidelijk te moeten maken wat logistiek en ketendenken betekenen. Pas nadat de betrokken maatschappelijke belangen, inclusief EVO, hard aan de bel zijn gaan trekken heeft men begrepen dat er ook nog een Delta-Zuidproject opgestart zou moeten worden: een logistieke keten tussen Rotterdam en Antwerpen en omgekeerd. Daar worden nu pas de eerste stappen toe gezet. Opnieuw is het een gevecht met zware middelen geweest om in die organisatie mensen van het bedrijfsleven te krijgen. En nogmaals, zonder de betrokkenheid van het bedrijfsleven zou de Delta-Zuidstroom ophouden exact daar waar het streepje aangeeft dat de Nederlandse grens is bereikt.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Toen Dr Van der Klaauw het jaar 1585 aanhaalde, constateerde ik dat de historische grens tussen België en Nederland een vrij recente grens is. Wat betekenen 400 jaar in relatie tot de historie van deze planeet en van het mensdom? Niettemin is deze grens reëel in de geest en in de mentaliteit aanwezig. *De laatste tijd verandert het een en ander en de vervlechting in het bedrijfsleven is uitgesproken aanwezig. Er is een groot aantal Nederlanders dat in de haven van Antwerpen werkt en een groot aantal Nederlandse bedrijven dat in de haven van Antwerpen actief is. Er is bovendien een groot aantal Nederlandse bedrijven dat via Antwerpen exporteert en importeert.* De heer Jan Blomme, Hoofd Studiedienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, heeft hierover precieze gegevens. Deze vervlechting gaat naar mijn gevoel sterk toenemen. Tegen deze achtergrond stel ik voor op een aantal concrete punten samenwerking te initiëren.

De heer C.J.M. Asselbergs, Directeur Deltalinqs

Over samenwerking wordt altijd met een behoorlijk hoog abstractie-niveau gesproken. Ik vraag mij af wie verantwoordelijk moet zijn voor die samenwerking. In het bedrijfsleven trekt men zich terug van die verantwoordelijkheid, omdat de focus steeds meer op de 'core business' komt te liggen. Veel betrokkenen roepen om samenwerking, maar stoppen daar niet de noodzakelijke energie in. Ik gaf reeds aan dat de politiek de discussie over de condities en de kwaliteit moet voeren. De bal voor de kwaliteit van het gebied ligt er en vervolgens moet een verantwoordelijke voor de uitvoering van dat kwaliteits-beleid aangewezen worden. Men zal toch naar een soort politieke functie toe moeten. Wellicht kan een soort stadhouders aangewezen worden die verantwoordelijk is voor de samenwerking in het gebied.

Prof. dr mr J. Simons

De Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie hebben, althans in het verleden, geprobeerd de voornoemde samenwerking vorm te geven. De eerder aangehaalde formele overlegstructuur bestaat echter niet meer. Een groter economisch kader zoals de Benelux lijkt meer aangewezen. Met name voor het bedrijfsleven zou het Sociaal Economisch Comité van de Benelux een goed vehikel kunnen zijn.

Mr D. van den Broek Humphreij, Algemeen Directeur EVO

Een initiatief vanuit het bedrijfsleven zou daadwerkelijk verder uitgewerkt moeten worden. Het overleg tussen de Havenraden van Nederland en Vlaanderen vindt slechts één of twee keer per jaar

plaats. Gekeken kan worden of dit overleg op een meer bedrijfsmatige manier moet worden georganiseerd. Bovendien is er ruimte voor een privaat initiatief, bijvoorbeeld in Benelux-kader, de hier nagestreefde vorm van samenwerking te versnellen.

**Dr C.A. van der Klaauw, oud-Minister van Buitenlandse Zaken
en oud-Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel**

Euregionale samenwerking kan hierin een rol spelen. Ik herinner mij het Staatsbezoek van Koningin Beatrix aan België. Hare Majesteit wilde de Euregio Maas-Rijn bezoeken. Deze regio omvat Belgisch Limburg, Nederlands Limburg en Aken met omgeving. Tijdens het Staatsbezoek aan België ging Koningin Beatrix naar het Duitse Aken omdat de Duitsers het voorzitterschap van de Euregio bekleedden. Grenzen speelden niet meer. In het kader van de Rijn-Schelde-delta kan wellicht ook aan een Euregio-opzet gedacht worden.

PANELDISCUSSIE II: ASPECTEN VAN NATUURLIJKHEID, VEILIGHEID EN KOSTEN EN BATEN: HET SCHELDE-ESTUARIUM

INGELEID DOOR PROF. IR J.J. PETERS
RAADGEVEND INGENIEUR/RIVER SPECIALIST

In een studie uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen is een diagnose gemaakt van de evolutie die de Schelde over een periode van eeuwen heeft meegemaakt. Uit deze studie blijkt, dat niet alleen de morfologische waarden in het Schelde-estuarium alsook de natuurlijkheid en de veiligheid achteruit gaan. Als er niets wordt ondernomen, zullen er minder geulen bestaan in sommige delen van de Westerschelde. Een voorbeeld is het gebied tussen Bath en Hansweert, waar de platen stilaan een nieuw verdronken land worden, het Verdronken Land van Waarde. Op dezelfde wijze is het Verdronken Land van Saaftinge ontstaan. Dit proces van verlanding is zeer ongunstig voor de ecologie en veiligheid (overstromingsgevaar). Ook dicht bij de monding van de rivier is zo'n evolutie aan de gang en is de Hoofdplaat aan het verlanden. Deze laatste verandering heeft te maken met het afsluiten van de Braakman in de 19de eeuw. De verarming van de morfologische en ecologische waarden van de Westerschelde is veroorzaakt door een reeks natuurlijke processen, zoals de zeespiegelstijging van ongeveer 125 meter tijdens de Holoceen in de laatste 20 millennia. Deze verarming is versneld door de inpolderingen in het laatste millennium en door het afsluiten van de vele zeearmen die vroeger door dit gebied liepen.

Een historische analyse van de morfologische ontwikkeling van de Westerschelde geeft aan, dat de harde begrenzing van de rivier niet voldoende bewegingsvrijheid geeft aan de geulen en platen. Ons onderzoek toont eveneens aan dat het verdiepen van de vaargeul in de Westerschelde niet zo'n grote bedreiging vormt voor de morfologische waarden van de Westerschelde vergeleken met de harde structuren en bedijkingen die over eeuwen werden aangebracht en waaraan de Westerschelde zich vandaag nog altijd aanpast. De baggerwerken in de Westerschelde zijn van recente datum. Het storten van baggerspecie kan echter een gevaar betekenen voor het voortbestaan van de nevengeulen die belangrijk zijn voor de morfologische dynamiek. Baggeren kan ook zorgen voor het behoud van deze dynamiek. Het is een flexibel proces dat gestopt kan worden indien ongunstige gevolgen worden waargenomen. Als andere en betere bagger- en stortplaatsen gevonden zijn, kan het 'morfologisch' baggeren hervat worden.

Om de interne dynamiek van de Westerschelde zo veel mogelijk te behouden kan ook ontpolderen nuttig zijn. Ontpolderen mag echter niet



Prof. ir J.J. Peters

Foto ANP

uitsluitend beschouwd worden als het scheppen van een groter kombergingsvolume (meer plaats voor het vloedwater), maar eerder als het geven van ruimte aan de geul- en plaatbewegingen. Het wijzigen van de harde begrenzing van de Westerschelde zal de te strakke geleiding van de stromingen verminderen. Het is vanzelfsprekend, dat een nieuwe aanpak van het beheer van de Westerschelde met deze alternatieve bagger- en stortstrategie alsook de veranderingen aan de harde begrenzing, een nauwkeurige monitoring zal vergen.

Als men een satellietfoto van de Westerschelde bestudeert, komen de morfologische vormen van de Westerschelde duidelijk in beeld. We stellen vast dat er in de studies naar de Westerschelde weinig of geen echte morfologische of morfo-dynamische analyse heeft plaatsgevonden. Ook op de hydrografische kaarten, beschikbaar sedert eeuwen, kan men de morfologische vormen van de rivier volgen. In het onderzoek naar de ecologische waarden van de Westerschelde moet dringend een analyse en een interpretatie van deze morfologische vormen worden ondernomen, onder andere in verband met de sedimentbeweging. Als expert in de morfologie zou ik willen pleiten voor een onmiddellijke aanpak van de alternatieve bagger- en stortstrategie omdat de huidige evolutie zo negatief is. Maar er moet ook dringend onderzoek komen naar de mogelijke aanpassingen van de harde begrenzing omdat anders de gewijzigde bagger- en stortstrategie niet voldoende effectief zal zijn.

Een historische analyse van de morfologische ontwikkeling van de Westerschelde geeft aan, dat de harde begrenzing van de rivier niet voldoende bewegingsvrijheid geeft aan de geulen en platen. Ons onderzoek toont eveneens aan dat het verdiepen van de vaargeul in de Westerschelde niet zo'n grote bedreiging vormt voor de morfologische waarden van de Westerschelde vergeleken met de harde structuren en bedijkingen.

Laten we trachten niet meer de morfologische veranderingen van de Westerschelde passief te ondergaan maar eerder actief te sturen. Zoals gezegd heeft het uitdiepen van een drempel minder invloed op de morfologische evolutie van de Westerschelde dan het inpolderen en kan het oordeelkundig kiezen van de stortplaatsen gebruikt worden om de morfologie van de Westerschelde op een positieve manier te beïnvloeden. We hebben dus deze baggerwerken nodig om de verlanding van het estuarium tegen te gaan en men kan zich de vraag stellen hoe men deze morfologische baggerwerken zou kunnen financieren indien er geen onderhoudsbaggerwerken voor de scheepvaart zouden zijn. Het is dus een gelukkig gegeven dat door het bestaan van de Antwerpse haven de middelen voorhanden zijn. Een verdere verdieping van de Westerschelde kan aangewend worden om een negatieve morfologische evolutie tegen te gaan.

Drs G. De Monie, Senior Director Policy Research Corporation

De toegankelijkheid van de haven van Antwerpen is in de huidige economische context een verhaal van containers en, in mindere mate, van bulkschepen. Voor de containerscheepvaart is tijd en tijdigheid essentieel. De grote rederijen beslissen in de lijnvaart over de aanloophavens, maar zij worden door de verladers ook aangezet om bepaalde havens te kiezen. Deze aanloophavens winnen dan aanzienlijke containertrafiek. Het hoofdargument voor een verdere verdieping van de Westerschelde is derhalve dat indien de haven van Antwerpen geen grote rederijen weet aan te trekken, belangrijke pakketten lading voor de haven verloren zullen gaan. Ook voor bulkschepen met een hoge vracht-waarde ratio zal voldoende diepgang noodzakelijk zijn.

Als gekeken wordt naar de ontwikkeling in de container- en bulkvloten zien we dat in 1983 slechts een klein deel van de vloot bestond uit cellulaire of volcontainerschepen. Schepen van meer dan 3,000 TEU bestonden niet. In het jaar 2000 is 72% van de vloot volcontainer.

19,5% is zelfs groter dan 4,000 TEU. Zeer recentelijk zijn de eerste schepen van 9,000 TEU besteld en ik denk dat tegen het einde van het jaar het eerste schip van 10,000 TEU in de vaart zal worden genomen. 66,4% van de bestelde schepen ligt in de klasse groter dan 4,000 TEU. Schaalvergroting is de conclusie die hieruit getrokken kan worden, maar hoever zal deze schaalvergroting zich voortzetten? Het Suez-max schip van 12,000 TEU is naar mijn gevoel op komst, het 15,000 TEU schip is geen onmogelijkheid, en het 18,000 TEU schip is waarschijnlijk de maximale dimensie. Belangrijk is, dat schepen met een grootte van rond de 15,000 TEU in principe een diepgang kunnen hebben die reeds ligt tussen de 15 en 17 meter.

Er zijn drie langetermijn-visies op de toekomstige ontwikkeling van de containervaart: consolidatie, maximale schaalvergroting en een combinatiescenario. Ten aanzien van het combinatiescenario is een aantal kernpunten van belang. In de eerste plaats dient opgemerkt te worden dat rederij-allianties kiezen voor de voortzetting van het systeem van alternatieve 'loops'. Deze aanlopen worden gerealiseerd in een aantal zorgvuldig gekozen regionale en subregionale hubs. De toepassing van het hubconcept gebeurt op grote schaal in het Verre Oosten, maar is relatief weinig verspreid in Noordwest-Europa. De aansluiting van de noord-zuid-diensten op de oost-west-hoofdvaarroute is in dit scenario nog altijd beperkt. De feederschepen die worden ingezet hebben een grootte van 100 tot 1,000 TEU.

Voor de havens in Noordwest-Europa heeft dit de volgende gevolgen:

1. Het aandeel in de Europese containertrafiek blijft vrijwel ongewijzigd;
2. De aanvoer vanuit de Middellandse-Zeehavens blijft beperkt;
3. Ondanks een roep naar nauwere samenwerking wordt een hevige concurrentiestrijd gevoerd.

Het consolidatiescenario betekent tevens dat het goederenpakket aan boord van de hoofdlijnschepen bestaat uit een mix van goederen, namelijk: lokaalgoederen, transitgoederen en transshipmentgoederen. Dit bewijst wederom dat een haven geen louter nationale politiek kan voeren. In dit scenario kan geen enkele haven in Noordwest Europa zich als hub exclusief toeleggen op transshipmentlading.

Het tweede scenario gaat uit van maximale schaalvergroting. De verwachting hier is, dat de maritieme geografie van de containerlijnen de volgende tien jaar ontwikkelt naar een grote oost-west-as met daarop geënt een aantal grote belangrijke noord-zuid-verbindingen. Dit leidt tot het 'multilayer-port-call'-concept. Dat wil zeggen dat zich op de grote as mondiale hubs bevinden waar vanuit de regionale havens bediend worden. Vanuit de regionale havens worden de subregionale havens bediend die vervolgens doorvoeren naar de kleinere of satellithavens.

De verwachting is dat de grootste schepen van 12,000 tot 18,000 TEU zullen worden ingezet voor het transport op de oost-west-as: een superexpress-dienst waarvan de omlooproute ongeveer 40 dagen bedraagt. Daaromheen krijgt een hiërarchie van aanloophavens vorm bestaande uit mondiale, regionale en subregionale hubs, met daarnaast de feeder- en satellithavens. Het aantal mondiale hubs zal beperkt zijn tot een 6 of 7-tal per samenwerkingsgroep van containerrederijen. De beperkte aanlooproutes zullen derhalve een hoge afvaart-frequentie vragen.

Aanloophavens winnen enorme containertrafiek. Het hoofdargument voor een verdere verdieping van de Westerschelde is derhalve dat indien de haven van Antwerpen geen grote rederijen weet aan te trekken, grote pakketten lading voor de haven verloren zullen gaan. Ook voor bulkschepen met een hoge vracht-waarde ratio zal voldoende diepgang noodzakelijk zijn.

We kunnen stellen dat enkele van de regionale hubs in de tien tot vijftien jaar tijd uitgebouwd kunnen worden tot mondiale hubs. Tevens moeten we vaststellen dat de kans gering is dat schepen groter dan 12,000 TEU regelmatig Noordwest-Europa zullen aandoen. De omvaartijd zal dan te lang worden. Tenslotte zullen de feederscheepen op de belangrijkste vaarroutes steeds groter worden, van 2,000 tot 3,000 TEU en zelfs tot 5,000 of 6,000 TEU.

In het combinatiescenario bieden containerrederijen zowel diensten aan op basis van loops (zoals in het consolidatiescenario) als op basis van een supersnelle dienst welke maximaal gebruik maakt van de oost-west-as (zoals in het maximale schaalvergrotingscenario).

Met betrekking tot de prognoses voor de haven van Antwerpen zal duidelijk zijn dat wanneer de verdieping niet plaatsvindt en geen 14 meter tij-ongebonden diepgang aangeboden kan worden, Antwerpen ongeveer 25% van de verwachte trafiek gaat verliezen.

Dr V.A. Klap, beleidsmedewerker Zeeuwse Milieufederatie

In de discussie over de groei van de haven van Antwerpen en de daarvoor noodzakelijke verdere verdieping van de Westerschelde brengen voorstanders vaak de historische positie van Antwerpen als wereldhaven naar voren. Tevens wijst men op de noodzaak van deze groei tegen de achtergrond van steeds toenemende productstromen.

De toename van goederenstromen is een mondiaal fenomeen. Het transport groeit al geruime tijd met 5% of meer per jaar. Opmerkelijk voor niet-economen is dat deze groei vaak gepresenteerd wordt als een exogeen gegeven. Een veelgebruikte redenatie is, dat de consumptie het hele jaar door een brede keuze aan exotische vruchten en seizoensgebonden groenten wenst. Vanwege dit collectieve consumptiepatroon nemen de goederenstromen gestaag toe. Grotere schepen kunnen dit transport op een economischer wijze afhandelen, waardoor de haveninfrastructuur aan de groeiende omvang van schepen moet worden aangepast.

Wat in deze redenatie niet wordt meegewogen is dat in de prijs van een aangevoerd product de reële transportkosten niet tot uiting komen. Transport is feitelijk zeer goedkoop doordat de kosten van infrastructuur overwegend door overheden worden gedragen. Deze lage transportkosten leiden tot de bekende excessen van Hollandse garnalen die alleen voor het pellen naar Marokko verscheept worden of kledingstukken die op een paar verschillende plaatsen ter wereld in elkaar worden gezet voordat ze in de westerse winkels worden verkocht. Het leidt geen twijfel dat wanneer de westerse landen op brede schaal de verkapte transportsubsidies intrekken, de mondiale goederenstromen aanzienlijk zullen verminderen. Uitsluitend de mensen die daar financiële belangen bij hebben zullen deze groei als externe, niet-beïnvloedbare, factor karakteriseren.

Antwerpen is sinds jaar en dag een belangrijke zeehaven met een uitgebreide infrastructuur om de per schip aangevoerde goederen over land verder te vervoeren. Vanuit het perspectief van deze doorvoer is de ver landinwaartse ligging van Antwerpen een voordeel. Voor een zeehaven is deze ligging ver stroomopwaarts van een rivier echter niet

De toename van goederenstromen is een mondiaal fenomeen. Het transport groeit al geruime tijd met 5% of meer per jaar. Opmerkelijk voor niet-economen is dat deze groei vaak gepresenteerd wordt als een exogeen gegeven.

vanzelfsprekend. Ondanks de wetenschap dat deze keuze een regelmatige verdieping van de vaargeul tot gevolg zou hebben, heeft België destijds besloten de (economische) positie van de Antwerpse haven te behouden en niet in te zetten op de ontwikkeling van een nieuwe wereldhaven aan de kust (bijvoorbeeld Zeebrugge). Wellicht dat in die tijd het kanaliseren van de Westerschelde, inclusief het afsnijden van de bochten in de vaargeul, als een haalbare variant werd beschouwd. Dat is niet het geval gebleken. De vaargeul is in de afgelopen decennia aanzienlijk dieper geworden, maar de ligging van deze geul is niet noemenswaardig gewijzigd. De optie om alsnog tot kanalisatie te besluiten is niet reëel. *De nadelige gevolgen voor de veiligheid en de natuurlijkheid worden meer en meer onderkend. Deze argumenten hebben bovendien aan gewicht gewonnen. Uitbreiding van de haven van Antwerpen is niet langer een louter economische kwestie. De omvang van de nieuwste generatie containerschepen maakt Antwerpen pijnlijk duidelijk dat de landinwaartse ligging niet alleen voordelen brengt, maar ook nadelen.* Een beroep op de historie om een verdere uitbreiding te rechtvaardigen is niet langer van deze tijd.

Het voorgaande zou de indruk kunnen wekken dat natuurbeschermingsorganisaties hoe dan ook tegen een verdere verdieping van de Westerschelde zijn. Dat is niet het geval. Wel vinden de milieu-organisaties dat economische belangen niet langer bepalend moeten zijn voor het besluit om al dan niet verder te verdiepen. De LangeTermijnVisie Schelde-estuarium (LTV) is in dat opzicht een lovenswaardig initiatief omdat veiligheid en natuurlijkheid op een gelijkwaardige wijze gewogen worden als de economie. Toch schiet de LTV tekort door de fundamentele onbalans tussen de drie verschillende hoofdfuncties niet expliciet te maken. De tekst maakt niet duidelijk dat de tijdschaal van de economie sterk afwijkt van die van de ecologie. De daadwerkelijke gevolgen van een ingreep in de natuur manifesteren zich pas na vele jaren, terwijl verdiepen reeds morgen geld in het laatje brengt. Een tweede probleem is, dat de gevolgen voor de natuur zich moeilijk laten voorspellen. Voor de economie lijkt dit minder het geval te zijn, al blijft een kritische houding geboden ten aanzien van de voorspelde 'gouden bergen'. De economische onderbouwing van de vorige verdieping eind jaren '90 is door de Rekenkamers van beide landen fors onderuit gehaald.

Gevoelsmatig zullen de meeste mensen de concreet voorgestelde rijkdom op de korte termijn prefereren boven het onduidelijke risico van een ingrijpend en ongewenst effect op de natuur dat zich op de lange termijn manifesteert. In het verleden hebben politici zich niet anders gedragen. Waarschijnlijk zal dit niet veranderen, al wint het besef dat zorgvuldigheid met betrekking tot langetermijn-ontwikkelingen van groot belang is.

Ten aanzien van de Westerscheldeverdieping zou bovenstaande moeten leiden tot de keuze in eerste instantie niet verder te verdiepen, omdat de onderzoeksgegevens die verdere verdieping mogelijk rechtvaardigen nog niet beschikbaar zijn. De effecten van de verdieping van eind jaren '90 worden momenteel bestudeerd. In 2003 zal een tussenrapport verschijnen, terwijl in 2006 het eindrapport verwacht wordt. In de tussentijd kunnen de toegezegde herstel- en compensatiewerken in het kader van de vorige verdieping alsnog worden uitgevoerd. Deze projecten leveren extra informatie op over de natuurlijke processen in het estuariene systeem. Ook pilot-projecten met een gewijzigde stort-

Het voorgaande zou de indruk kunnen wekken dat natuurbeschermingsorganisaties hoe dan ook tegen een verdere verdieping van de Westerschelde zijn. Dat is niet het geval. Wel vinden de milieu-organisaties dat economische belangen niet langer bepalend moeten zijn voor het besluit om al dan niet verder te verdiepen.

strategie van de baggerspecie, zoals voorgesteld door het team onder leiding van Professor Peters, zouden in deze periode kunnen worden uitgevoerd. Medio 2006 kan er op deze manier voldoende informatie beschikbaar zijn om een verantwoord besluit te nemen over een verdere verdieping. Deze aanpak zou een goed voorbeeld zijn van duurzame politiek.

De heer L. Caluwé, CVP-Fractie, Vlaams Parlement

Als Rapporteur inzake de Resolutie van het Vlaams Parlement inzake de verdieping van de Westerschelde en de LangeTermijnVisie op het Schelde-estuarium wens ik gaarne een paar opmerkingen te plaatsen. Als men de mogelijke scenario's voor de toekomstige containervaart bekijkt, is de conclusie dat de grootste containerschepen de havens in de Hamburg-Le Havre-range niet zullen aandoen. Zij zullen langsheen de evenaar varen en met feederschepen zal vervolgens in de richting van Hamburg-Le Havre gevaren worden. In de eerste plaats moeten we



Vlnr: De heren Ph. Muyters, V.A. Klap, G. De Monie en Dr C.A. van der Klaauw

Foto ANP

daarop inspelen. De Resolutie van het Vlaams Parlement houdt een stelling name in voor verdieping in een eerste fase tot 12,80 meter. De facto komt dat neer op een diepte die de 14,75 meter ongeveer benadert. Na deze eerste stap zal de noodzaak voor een volgende fase wederom moeten worden aangetoond. Een tweede voorwaarde is, dat geen effecten gecreëerd worden die niet afdoende gecompenseerd kunnen worden. Rekening houdend met de resultaten van studies en monitoring kunnen stapsgewijs verdere besluiten richting de 14 meter genomen worden. Deze stapsgewijze benadering brengt ons heel dicht bij de eerder aangehaalde economische concurrentie binnen een kader van bestuurlijke samenwerking. De grote uitdaging lijkt te bestaan uit een zoektocht naar de juiste entiteit die kan instaan voor effectieve besluitvorming ter zake. Mijn wedervraag aan de verschillende panelleden is aan welke voorwaarden deze bestuurlijke entiteit moet beantwoorden opdat ze gebaseerd is op wederzijds vertrouwen en acceptatie en tevens effectieve beslissingsbevoegdheid bezit.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Er bestaat vanzelfsprekend een spanningsveld tussen havenactiviteiten en milieubelangen. Naar de toekomst toe dient naar een langetermijn-evenwicht tussen economische en ecologische belangen gestreefd te worden. Laat ik duidelijk stellen dat een haven geen cargostroom genereert. Een haven is geen doel op zich. De cargostromen die door een haven lopen zijn goederen van import en export: een resultaat derhalve van de welstand van de bevolking. Ik geloof niet dat deze goederenstromen eenvoudig terug te dringen zijn en concepten ter zake doen mij erg theoretisch toe. Op een aantal vlakken zijn er mogelijkheden om in dit opzicht veranderingen aan te brengen. Ertsen kunnen een eerste behandeling ondergaan in de winningslanden om mindere volumes te transporteren. Het effect van zulke veranderingen is echter beperkt.

Drs G. De Monie, Senior Director Policy Research Corporation

Achter de toenemende omvang van schepen zitten enorme economische drijfkrachten die belangrijker zijn dan de visie die een rederij op een bepaald moment heeft. Waarschijnlijk gaan we naar een ontwikkeling van schepen groter dan 12,000 TEU. Er worden echter ook limieten gesteld aan die groei door o.a. de ontwikkeling van de wereldeconomie en de manier waarop havens inpikken op de nood om deze zeer grote schepen snel af te kunnen handelen. Van belang voor deze ontwikkeling is dus tevens op welke wijze havendiensten georganiseerd gaan worden. Indien uitgegaan wordt van een combinatiescenario met maximale schaalvergroting op de equatoriale route en een aantal havens dat rechtstreeks en met feederschepen bediend wordt, geloof ik echter niet dat de havens op het noordelijk continent bediend gaan worden door het mediterrane gebied. Die grote schepen zullen wel degelijk naar Rotterdam gaan. In de grootste wereldhavens worden op dit moment 22-wijd kranen besteld. Het breedste containerschip is vandaag 19, 20, of 22 TEU wijd. Dat zijn 22 containers naast elkaar aan boord van een schip. Gekeken zal moeten worden of Rotterdam de diepgang voor dit soort schepen heeft. Met betrekking tot Antwerpen is er wel degelijk plaats onder de zon, ook naar de toekomst toe. Antwerpen zal, naar mijn smaak, een haven blijven waar schepen van 5,000, 6,000 en 7,000 TEU naar toe gaan en naar toe zullen blijven gaan. Als men een analogie trekt naar de luchtvaart ziet men daar de neiging terugkomen om grote toestellen rechtsreeks te laten vliegen op de kleinere luchthavens. Dit zal ongetwijfeld hetzelfde zijn voor de containerlijnvaart.

Dr V.A. Klap, beleidsmedewerker Zeeuwse Milieufederatie

De getij-ongebonden opvaart voor de Schelde wordt tegenwoordig vaak gesteld op ongeveer 11,60 meter. Deze gegevens zijn achterhaald. Door de nautische vooruitgang is de tij-onafhankelijke opvaart naar Antwerpen reeds 12,20 meter. Deze getallen zijn van belang voor de komende discussies over een eventuele verdere verdieping van de Westerschelde. De ware doorvaart is florissantier dan uit de LTV is te concluderen.

De heer E. Bruyninckx, Directeur-generaal, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Deze fase van het verdiepingsprogramma heeft niets te maken met megalomanie. De Resolutie van het Vlaams Parlement speelt in op de meest acute noodzaak van verdieping waar Antwerpen zonder verdere ambities behoefte aan heeft.

Het is niet alleen het kwantitatieve luik uit het verdiepingsprogramma dat aandacht verdient maar ook de aanbeveling om het beheer van de Schelde te onttrekken aan politieke en diplomatieke beraadslagingen. Op welke wijze een integraal vaarwegbeheer door technisch-nautische experts op gelegitimeerde en geloofwaardige manier opgebouwd kan worden, is een bijzonder interessante vraagstelling.

DE BENELUX: WEGBEREIDER VAN OPLOSSINGEN

DOOR DRS B.M.J. HENNEKAM
SECRETARIS-GENERAAL BENELUX ECONOMISCHE UNIE

Het is mij een genoegen om deze conferentie te mogen uitleiden als vertegenwoordiger van de Benelux Economische Unie. Staat u mij toe om een enkel woord te zeggen over deze al oude, maar gelukkig nog steeds vitale organisatie. De Benelux, een intergouvernementeel samenwerkingsverband tussen onze drie landen, zag met de introductie van de douane-unie in 1944 het levenslicht. Deze lichte vorm van economische samenwerking werd gevolgd door enkele verzwareningen om ten slotte in 1958 uit te monden in het verdrag van de Benelux Economisch Unie. Het hoofddoel was het vrije verkeer van personen, kapitaal, goederen en diensten. Als zodanig heeft deze Unie in tal van opzichten als wegbereider gefungeerd voor het grotere Europa. Het is duidelijk dat die klassieke rol en taak van de Benelux grotendeels zijn vervuld. Een latere voortrekkersrol heeft de Benelux andermaals vervuld met het zogeheten akkoord van Schengen. Gedurende vijftien jaren is dat dossier in de groeifase toevertrouwd geweest aan het in Brussel gevestigde Unie-secretariaat.

Het is duidelijk dat met de komst van het verenigd Europa, de Benelux-samenwerking een verandering heeft ondergaan. Vandaag de dag houdt de Benelux-samenwerking het volgende in. Op de eerste plaats staat de politieke samenwerking. In Europa worden België en Nederland omringd door grote en machtige burens. Politiek is macht, of men dat nu leuk vindt of niet. Als afzonderlijke landen hebben Nederland en België niet veel in te brengen. Tezamen zijn zij echter een factor van betekenis. De belangrijkste Europese bijeenkomsten worden tegenwoordig voorafgegaan door een Benelux-overleg zodat enkele gezamenlijke memoranda reeds kunnen worden uitgebracht. En op een enkel klein geschilpunt na hebben de gezamenlijke standpunten van onze landen gewicht in de Europese schaal gelegd.

Een tweede functie is de voltooiing van de interne markt en het gezamenlijk voorbereiden van praktische Europese dossiers. Ten derde - voor ons in de dagelijkse praktijken het belangrijkste - is er de functie van grensoverschrijdende samenwerking op terreinen als verkeer, ruimtelijke ordening en milieu. De taak van de Benelux is het overleg tussen onze overheden (centraal en decentraal) en partners van het bedrijfsleven te bevorderen. U kent de dossiers: HSL en IJzeren Rijn.

Zodoende is de verbinding gelegd naar het thema van vandaag, de Rijn-Schelde-delta. *De infrastructuur is de bloedsomloop van de samenleving. Trombose moet worden voorkomen. In het gebied van de Rijn-Schelde-delta hebben Nederland en België geweldige belangen. Tot voor enkele jaren terug werd dat nooit in een gezamenlijke context gezien. En thans, nu de globale economie al lang op snelheid ligt, wordt die samenhang pas herkend, althans er wordt naar gehandeld. Bij grensoverschrijdende projecten moeten, ideaal gezien, onze landen*

De infrastructuur is de bloedsomloop van de samenleving. Trombose moet worden voorkomen. In het gebied van de Rijn-Schelde-delta hebben Nederland en België geweldige belangen. Tot voor enkele jaren terug werd dat nooit in een gezamenlijke context gezien. En thans, nu de globale economie al lang op snelheid ligt, wordt die samenhang pas herkend, althans er wordt naar gehandeld.

elkaar zien als waren ze samen één land. Maar gebeurt dat ook zo? Het zou interessant zijn om te weten wat de stand van zaken bij het verdiepingsdossier van de Westerschelde zou zijn als Antwerpen nu toevallig Rotterdam had geheten. Politiek en bestuurlijk moeten we leren de grootte op te brengen, te treden in de uitgangspunten en verlangens van de buur aan de andere kant van de grens. Dat mag niet de tegenpartij zijn. **Trouwens, wat is het eigenbelang en wat het belang van de ander? De Schelde-Rijn-verbinding, waar Nederland aanvankelijk niets voor voelde en die derhalve gefinancierd is door België, is nu een vaarweg waar hoofdzakelijk Nederlandse schepen over varen. En wie zegt niet dat de extra grote vierde sluis bij Ternaaien, die het Waalse Gewest straks gaat aanleggen, ook niet vooral door de Nederlandse schippers zal gebruikt worden? Oftewel, wij mogen niet te veel het onderscheid maken tussen vragende en gedogende partij. Zeker op termijn is het belang bij een verbeterde infrastructuur altijd tweezijdig.**



Vlnr: De heren B.M.J. Hennekam, R. Restiau, G. De Monie, R. van Slobbe, D. van den Broek Humphreij en Ph. Muylers

FOTO ANP

In Benelux-verband is een aantal jaren geleden een Rijn-Schelde-Delta-overleg gestart. Kamers van koophandel, overheden (nationaal en gewestelijk), grote steden en ons Secretariaat zijn daarbij betrokken. Bescheiden, maar daarbij is gekozen voor een hele praktische aanpak aan de hand van vijf projecten. Dat RSD-gezelschap heeft intussen al ervaren hoe nuttig het is elkaar eerst te leren kennen. We spreken weliswaar dezelfde taal, maar de bestuursstructuren verschillen zeer. Het wederzijdse kennismakingsproces vraagt zijn tijd, maar het is een absolute voorwaarde voor het bereiken van resul-

taten. Inmiddels heeft het RSD-overleg een vast secretariaat in Bergen-Op-Zoom en tonen gelukkig ook de havens interesse om deelnemer in dat overleg te worden. Als men dat gegeven afzet tegenover de toestand van pakweg tien jaar geleden, dan mogen we constateren dat een geweldige stap voorwaarts is gezet.

Staat u mij toe een paar opmerkingen te maken over het gesprokene van deze ochtend. Allereerst de heer Van der Klaauw die een gedegen inleiding gaf met zijn historische aanloop naar de Rijn-Schelde-delta van vandaag. Het leert ons nog altijd dat er heel veel oud zeer zit in dat Scheldedossier, van 400 jaar geleden tot vooral ook de periode van het interbellum. Een periode overigens die de heer Van der Klaauw in een boeiend proefschrift heeft beschreven. Dat verleden met al de psychologie eromheen verplicht ons tegelijkertijd tot heel veel. Er is gesproken in het algemeen over de verhouding tussen onze beide landen. Politiek gezien is dat natuurlijk sterk veranderd. Het is waar dat onze landen lange tijd met de ruggen naar elkaar hebben geleefd. Nederland dat zich zeker vroeger graag mat met de groten der aarde en daarbij gemakkelijk over de naaste buur heen keek. België en Vlaanderen van hun kant keken toch wat gemakkelijk op naar dat iets grotere Nederland. Gelukkig is dat veranderd.

Nederland en België gaan thans op een politiek volwassen niveau met elkaar om. En een kentering, een accentuering van dat keerpunt, is ongetwijfeld gelegen in januari 1995 toen in Antwerpen de waterverdragen werden getekend. Zodoende werd 500 jaar wantrouwen behoorlijk gereduceerd. Er is tevens gesproken door de heer Van den Broek Humphreij, vooral vanuit zijn organisatie EVO, over het belang van verkeer, vervoer en logistiek. De heer Van den Broek Humphreij kent de uitspraak 'zonder vervoer staat alles stil'. Hij pleit ook voor de liberalisering van de markt, eerlijke concurrentievoorwaarden en samenwerking over de grenzen heen. Zoniet dan verliezen wij de strijd. Terecht werd daarbij onder meer door de heer Asselbergs de vraag gesteld hoe dan die alom gewenste samenwerking tussen bijvoorbeeld de havens inhoud moet worden gegeven. Dat kan heel ver gaan. Tegelijkertijd niet vergetend dat van een goede concurrentie alle havens beter en groter worden en dat ook in de toekomst de havens wakker gehouden zullen moeten worden. In dat verband werd gepleit voor een regelmatig overleg zodat met behoud van onze verscheidenheid en rijkdom in het cultureel verschillende Rijn-Schelde-deltagebied de vooroordelen plaats maken voor wederzijds begrip en waardering. Professor Peters en anderen wezen op de noodzaak van een evenwichtige benadering, de aandacht voor de ecologische aspecten van de Westerschelde. *De Westerschelde die, en dat is nog eens duidelijk geaccentueerd, geen statisch, maar een dynamisch gegeven is. De economie en de ecologie vormen als zodanig geen tegenstelling. Zeker op termijn zijn beide erbij gebaat dat de zaak politiek en bestuurlijk evenwichtig wordt aangepakt.*

Tenslotte wens ik nog een opmerking te plaatsen over de moeilijkheid waarmee met name internationale infrastructurele projecten tot besluitvorming kunnen komen. We zijn het gemakkelijk - dat is vanmorgen ook gebleken - met elkaar eens als het gaat over een vrij abstracte benadering: de voordelen van de grensoverschrijdende aanpak is in het belang van alle partners. Een volgende stap is de concrete uitwerking en die kent in zich nog al wat remmingen. Niet alleen de soms te lange procedures in onze landen, maar ook de politieke aanpak. Ik noem er twee en ik doe dat in alle voorzichtigheid en zeker niet op verwijtende toon.

De Westerschelde is geen statisch, maar een dynamisch gegeven. De economie en de ecologie vormen als zodanig geen tegenstelling. Zeker op termijn zijn beide erbij gebaat dat de zaak politiek en bestuurlijk evenwichtig wordt aangepakt.

Op de eerste plaats zijn bij grensoverschrijdende infrastructurele beslissingen de vakdepartementen uit beide landen betrokken, die daarin een geweldige rol hebben te spelen. Zij hebben echter vaak de neiging naar de eigen en vaak beperkte belangen te zien met het gevaar van een overbelichting van dat deelbelang. Belangrijk om te begrijpen is dat een vakdepartement met een Minister aan het hoofd ook in het Parlement op dat aspect afgerekend wordt. Dit brengt enig onrecht aan het voordeel van een integrale benadering.

Ten tweede, vanuit de volksvertegenwoordiging - mij past uiteraard geen kritiek op het Parlement al was het alleen maar omdat ik er ooit zelf lid mocht van zijn - *mag ik constateren dat vanuit de politieke partijen vaak woordvoerders worden aangewezen uit een betrokken regio*. Politiek is natuurlijk kort van termijn. De eerst komende verkiezing is nooit ver weg en het gevaar bestaat ook hier dat het regionale aspect een te zware belichting krijgt. In een debat zoals bijvoorbeeld de IJzeren Rijn komen praktisch alle woordvoerders uit de regio Roermond. Men kan op de vingers van één hand natellen dat daar het gevaar van een mogelijk niet gewenste uitslag aanwezig is.

Tegen deze achtergrond zou ik willen pleiten om bij grote infrastructurele zaken meer zeggenschap te leggen bij het departement van Buitenlandse Zaken, waar tot een integrale afweging kan worden gekomen, zodat men ook in de algemene politiek probeert de regionale belangen te overstijgen. Gelukkig gebeurt dat in de relatie tussen onze landen. We mogen constateren dat in de politiek deze handschoen is opgepakt. Er is een regelmatig overleg inzake de Rijn-Schelde-delta tussen Minister President Kok en Minister President De Wael. Ik denk dat dat op den duur een goede garantie kan bieden voor een integrale evenwichtige aanpak.

De verdieping van de Westerschelde - het is vanochtend in alle toonaarden gezegd - is van het grootste belang voor Antwerpen maar tevens voor de hele regio daaromheen. De hoofdelementen toegankelijkheid, veiligheid en milieu zijn duidelijk door u en door de zaal aangebracht. Het is nu aan de beleidsverantwoordelijken om de gewenste beslissingen te formuleren en uit te voeren. Het pleidooi van dagvoorzitter Philippe Muyters een vervolg te geven aan deze conferentie lijkt een hele goede zaak om te komen tot een integrale visie en een concreet actieplan. Wij van onze kant, als Benelux en vertegenwoordigers van overheden in beide landen, willen graag het resultaat van vandaag aan onze Ministers en politici overhandigen en hen aansporen het aan hen gevraagde werk snel ter hand te nemen.

ANNEX I.

PROGRAMMA VAN DE CONFERENTIE

"DE RIJN-SCHELDE DELTA EN HET BEDRIJFSLEVEN IN EUROPA:
GRENZELOZE PARTNERS"

MAANDAG 14 MEI 2001

VNO-NCW
Malietoren
Bezuidenhoutseweg 12
2509 AA Den Haag (NL)
Tel.: +31 (0)70 349 03 49

Conferentiesecretariaat:
Praaning Meines Consultancy Group

- 09.00 - 09.30 Registratie
- Voorzitter: De heer Ph. Muylers, Gedelegeerd Bestuurder VEV
- 09.30 – 09.35 Opening door Mr J.H. Schraven, Voorzitter VNO-NCW.
- 09.35 – 10.00 "Nederland-België: een Historische Kijk op de Rijn-Schelde Delta",
door dr C.A. van der Klaauw, oud-Minister van Buitenlandse Zaken,
oud-Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel.
- 10.00 – 10.15 "Verladersbelangen bij een Optimaal Functionerend Rijn-Schelde Delta",
door mr D. van den Broek Humphreij, Algemeen Directeur EVO.
- Paneldiscussie I:
- 10.15 – 10.55 "Het Rijn-Schelde Debat: Confrontatie of Samenwerking",
ingeleid door de heer C.J.M. Asselbergs, Directeur Deltalinqs.
Panelleden: de heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA;
de heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd;
en ir N.J. Wouterlood, Purchasing Manager DSM Physical Distribution.
- 10.55 – 11.30 Debat en Koffie
- Paneldiscussie II:
- 11.30 – 12.00 "Aspecten van Natuurlijkheid, Veiligheid en Kosten en Baten:
het Schelde-estuarium",
ingeleid door prof. ir J.J. Peters, Raadgevend Ingenieur/River Specialist.
Panelleden: dr V.A. Klap, beleidsmedewerker Zeeuwse Milieufederatie;
en drs G. De Monie, Senior Director Policy Research Corporation.
- 12:00 – 12.30 Debat
- 12.30 – 12.40 Slotwoord: "De Benelux: Wegbereider van Oplossingen",
door drs B.M.J. Hennekam, Secretaris-Generaal Benelux.

ANNEX II.

SPREKERS EN PANELLEDEN

"DE RIJN-SCHELDE DELTA EN HET BEDRIJFSLEVEN IN EUROPA:
GRENZELOZE PARTNERS"

MAANDAG 14 MEI 2001

De heer Ph. Muyters

Na het behalen van zijn licentiaat Toegepaste Economische Wetenschappen aan de Universiteit van Antwerpen was de heer Muyters tussen 1985 en 1989 werkzaam als Economisch Adviseur van de Studiedienst van het Vlaams Economisch Verbond. In 1989 werd de heer Muyters Directeur en Bestuurder van Dynamic (onderdeel van de Groep Seghers) en tevens Directie-medewerker van Seghers Engineering. Van 1992 en 1997 bekleedde de heer Muyters de functie van Administrateur Generaal van de Vlaamse Sociaal Economische Raad. De heer Muyters aanvaardde de positie van Directeur Generaal bij het Vlaams Economisch Verbond in 1997 voor een periode van drie jaar. Vanaf 2000 tot heden is de heer Muyters Gedelegeerd Bestuurder van het Vlaams Economisch Verbond. In deze hoedanigheid is de heer Muyters lid van de Algemene Raad, de Raad van Bestuur en het Bestuurscomité van het Vlaams Economisch Verbond. Daarnaast is de heer Muyters lid van de VDAB commissie, de Raad en het Dagelijks Bestuur van het Vlaams Economisch Sociaal Comité, het Vlaams Economisch Sociaal Overleg en de Vlaams Economisch Verbond Intersectoriële Adviesraad.

Dr C.A. van der Klaauw

Na zijn studie Geschiedenis aan de Universiteit van Leiden trad de heer Van der Klaauw in 1952 in de Nederlandse diplomatieke dienst. Als diplomaat vervulde de heer Van der Klaauw posities in o.a. Budapest, Oslo en Rio de Janeiro. Bij het toen nog in Parijs gevestigde bureau van de NAVO bekleedde de heer Van der Klaauw onder meer de functie Hoofd van het Politieke Bureau. Na uitgezonden te zijn geweest naar de Permanente Vertegenwoordigingen van het Koninkrijk der Nederlanden bij de Verenigde Naties in New York en later Genève, werd de heer Van der Klaauw Directeur-generaal Europese Samenwerking op het Nederlands Ministerie van Buitenlandse Zaken. Van 1977 tot 1981 was de heer Van der Klaauw Minister van Buitenlandse Zaken. Van 1981 tot 1986 was de heer Van der Klaauw Nederlands Gevolmachtigd Ambassadeur te België. Na zijn Ambassadeurschap in Portugal sloot de heer Van der Klaauw zijn diplomatieke loopbaan af.

De heer Van der Klaauw promoveerde in 1953 op het onderwerp Nederlands-Belgische diplomatieke verhoudingen met het proefschrift "*Politieke Betrekkingen tussen Nederland en België, 1919 – 1939*" (Leiden, 1953).

Mr D. van den Broek Humphreij

De heer Van den Broek Humphreij heeft na zijn studie Nederlands Recht aan de Rijksuniversiteit van Groningen in verschillende sectoren gewerkt, waaronder verzekeringen (Winterthur), transport (Koninklijke Nedlloyd), advocatuur (Clifford Chance/Trénité) en handel en productie (Hunter Douglas). Voor zijn werkzaamheden heeft hij in diverse landen gewoond, waaronder Engeland, Frankrijk en Saoedi-Arabië. Op dit moment is de heer Van den Broek Humphreij Algemeen Directeur van de Eigen Vervoers Organisatie (EVO). EVO is de toonaangevende belangenbehartiger van zo'n 34.000 verladers en ontvangers en van het eigen vervoer. De voornoemde groep verwerkt ruim driekwart van alle lading die in Nederland omgaat, inclusief import en export.

Ir C.J.M. Asselbergs

Tijdens zijn studie Bouwkunde te Delft combineerde de heer Asselbergs enkele jaren werkzaamheden als free-lance architect met een dienstverband bij de ANWB. Na zijn afstuderen werd de heer Asselbergs per juni 1981 actief als Adviseur Bedrijven Stadsvernieuwing. Hierop volgde in april 1986 een aanstelling als Regionaal Secretaris van VNO. Per 1 november 1991 is de heer Asselbergs Directeur van de Stichting Europoort/Botlek Belangen die per 1 januari 2001 samen met de SVZ Havenondernemersvereniging de federatie Deltalinqs vormt.

De heer R. Restiau

De heer Restiau behaalde in 1961 het licentiaat in de Handels- en Consulaire Wetenschappen aan de Universitaire Faculteiten Sint Ignatius te Antwerpen. Van 1963 tot 1966 was de heer Restiau werkzaam voor SALF N.V. Hij vervolgde zijn loopbaan in 1966 als Directeur van de Antwerpse Scheepvaartvereniging tot 1981. Van 1982 tot 1995 heeft de heer Restiau de functie van Secretaris-Generaal van het Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA) vervuld, waarna hij sinds 1995 Afgevaardigd-Bestuurder is. Hiernaast vervult en vervulde de heer Restiau de volgende functies: Directeur Beroepsinstituut voor Havenbedienden (januari 1969-), Secretaris Vlaamse Havenvereniging (juli 1989-juni 1996), Directeur Vlaamse Havenvereniging (juni 1996-), Lid Vlaamse Havencommissie als Afgevaardigde van het Vlaams Economisch Verbond (1989-), Voorzitter C.V. BRABO, havenbeloodsing-Antwerpen (1986-), Voorzitter Directiecomité C.V. Systeem voor Elektronisch Aangepaste Gegevensuitwisseling in de Haven van Antwerpen (SEAGHA) (november 1988-), Docent UFSIA (1992-), Voorzitter Directie Comité Studiecetrum voor de Expansie van Antwerpen (SEA) (1995-1997), Rechter in Handelszaken bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen (juni 1996-), Lid Raad van Beheer Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (januari 1997-).

De heer R. van Slobbe

De heer Rutger Paul Marie van Slobbe is lid van de P&O Nedlloyd Container Line Board en is als Directeur verantwoordelijk voor Vloot, Asset Management, Aankoop alsmede Damco Maritime, Spoorwegen en de regio's Afrika en Latijns Amerika. De heer Van Slobbe trad in 1976 in dienst bij KNSM, welke in 1981 samenging met Royal Nedlloyd Group. Hij heeft 12 jaar op buitenlandse posten van KNSM en Nedlloyd Lines gewerkt alvorens in 1990 terug te keren naar het hoofdkantoor van Nedlloyd Lines in Rotterdam. Na verantwoordelijk te zijn geweest voor International Container Management werd de heer Van Slobbe aangesteld als Regio Manager voor Europa. In 1994 werd hij lid van het Nedlloyd Lines Executive Committee en verantwoordelijk voor vloot, uitrusting en aankoop. Begin 1996 werd hij aangesteld als Chief Operating Officer van Nedlloyd Lines. In september 1996 werd de heer Van Slobbe benoemd tot Directeur P&O Nedlloyd Limited bij de aankondiging van de fusie van P&O Container Limited en Nedlloyd Lines B.V., welke operationeel werd op 1 januari 1997.

Ir N.J. Wouterlood

De heer Klaas Wouterlood is werktuigbouwkundig ingenieur, specialisatie transportkunde ('85 – TU Delft). Na zijn MBA werd de heer Wouterlood in 1987 werkzaam voor DSM bij de dienst Technical Marketing DSM Polyethyleen. In 1990 werd hij Logistiek Manager van DSM's ABS fabrieken (ABS: hoogwaardige kunststoffen) waar hij leiding gaf aan de productieplanning, de raw material supply en de sales support. De heer Wouterlood werd in 1995 Logistiek Manager DSM Fine Chemicals / Special Products. Deze afdeling produceert halffabrikaten voor o.a. de farmaceutische industrie. In 1998 werd de heer Wouterlood Purchase Manager DSM Physical Distribution. In deze functie is hij verantwoordelijk voor het contracteren van transportcapaciteit in diverse modaliteiten (trein, zee, weg en luchtvracht) ten behoeve van DSM's business units, de optimalisatie van programma's en de redesign van de logistieke processen.

Professor ir. J.J. Peters

- 1964 Diploma Burgerlijk Bouwkundig Ingenieur
 Vrije Universiteit Brussel ULB
- 1964-1978 Ingenieur bij het Waterbouwkundig Laboratorium
 te Borgerhout, Ministerie Openbare Werken
- 1978-1991 Directeur Waterbouwkundig Laboratorium te Châtelet
- 1991-nu Onafhankelijk raadgevend ingenieur

Professor Peters heeft verschillende activiteiten in Waterbouwkundige Laboratoria ontplooid. In 1964 begint hij met een studie van de oude geulen van de Schelde (geo-technische problemen in verband met de bouw van het kanaaldok B1-B2 van de Antwerpse Haven). Van 1966 tot 1978 richtte het onderzoek van Professor Peters zich op de Westerschelde en het mondingsgebied, onder andere de zout-zoetmenging en de sedimentologie, in bijzonder het sedimentbalans van de Westerschelde. Van 1968 tot 1991 concentreerde hij zich op de analyse en voorspelling van morfologische veranderingen in grote rivieren, in verband met baggerwerken. Vanaf 1991 is Professor Peters actief als onafhankelijk raadgevend ingenieur. Professor Peters is lid van verschillende internationale verenigingen, zoals IAHR, PIANC, CEDA. Momenteel is hij Voorzitter van de Europese Divisie van de International Association of Hydraulic Engineering and Research.

Drs G. De Monie

Na het behalen in 1965 van het diploma Toegepaste Economische Wetenschappen aan de Universiteit van Antwerpen begon Drs. G. De Monie zijn professionele carrière als manager van een vooraanstaande Antwerpse terminaluitbater. In 1970 vervoegde hij de havensectie van UNCTAD (Conferentie van de Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling) waar hij verantwoordelijk was voor onderzoek, vorming en projectleiding. Hij werd in 1983 benoemd tot bestuurder van APEC (Antwerp Port Engineering and Consulting) en in 1989 vestigde hij zich als onafhankelijke havendeskundige. Hij is nu actief als internationaal erkend raadsman voor het Le Havre Havenvormingsinstituut en directeur bij Policy Research Corporation, een Antwerpse economische denktank gespecialiseerd in de transportproblematiek. Tot de belangrijkste kwalificaties van Drs. De Monie behoren zijn uitgebreide ervaring op het gebied van projectbeheer, praktische havenuitbatingskennis, veelvuldige publicaties in verband met havenbeheer en -exploitatie, organisatie van talrijke vormingsprogramma's, uitvoering van havenontwikkeling- en herstructureringsprojecten en raadsman van diverse regeringen en mondiale haven-uitbaters.

Dr V.A. Klap

De heer Klap is geboren en getogen aan de oever van de Westerschelde, wat bijdraagt aan zijn natuurlijke betrokkenheid bij deze rivier. Na zijn studie Scheikunde in Amsterdam (UvA) verrichtte de heer Klap onderzoek voor het Centrum voor Estuariene en Mariene Oecologie in Yerseke naar de stromen organisch materiaal tussen schorren en aangrenzende watergebieden. Dit onderzoek werd uitgevoerd op 3 schorren in het delta-gebied, waaronder Saefinghe, en kan worden getypeerd als een ecologisch onderzoek volgens een sterk analytisch-chemische methodiek. Het resultaat van zijn werk werd vastgelegd in het proefschrift "Biogeochemical aspects of salt marsh exchange processes in the SW Netherlands". Als postdoc aan het Instituut voor Atomaire en Moleculaire Fysica in Amsterdam heeft de heer Klap twee jaar extra onderzoek gedaan naar de samenstelling van opgelost organisch materiaal in zeewater. Een relevante publicatie van de heer Klap in het kader van deze conferentie is het rapport "De Schelde; een evaluatie van het beleid, de functies en de waterkwaliteit" uit 1991 dat in opdracht van de Commissies Leefmilieu en Havenvraagstukken van de Beneluxraad is geschreven. Deze publicatie diende als basisrapport voor de interparlementaire Scheldeconferentie in november 1991 te Antwerpen. Als beleidsmedewerker van de Zeeuwse Milieufederatie is de heer Klap tevens coördinator van de Werkgroep Schelde-estuarium.

Drs B.M.J. Hennekam

Na zijn studies lichamelijke opvoeding en rechten is de heer Hennekam enkele jaren werkzaam geweest in het onderwijs. De heer Hennekam is mede Gemeenteraadslid en Wethouder geweest. In 1978 werd de heer Hennekam lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, waar hij woordvoerder was voor Binnenlandse Zaken en Verkeer en Vervoer. Sinds september 1990 is de heer Hennekam Secretaris-Generaal van de Benelux Economische Unie.

ANNEX III.

DEELNEMERSLIJST

DE RIJN-SCHELDE DELTA EN HET BEDRIJFSLEVEN IN EUROPA: GRENZELOZE PARTNERS

<i>Naam</i>	<i>Functie</i>	<i>Organisatie</i>
De heer C.J.M. Asselbergs	Directeur	Deltalinqs
De heer B. Baete	Federaal Secretaris Havens	DTB
De heer A. Bakker	Journalist	Rotterdams Dagblad
De heer P. Bekking	Vice Voorzitter	EVO
De heer J. Blomme	Hoofd Studiedienst	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
De heer J. Bouwman	Fotograaf	ANP
De heer E. Bruyninckx	Directeur-generaal	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
De heer L. Caluwé	Volksvertegenwoordiger	Vlaams Parlement
Drs J. Coosen	Projectleider Langetermijnvisie Schelde-estuarium	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer K. Cuypers		Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
De heer Ch. Dahm	Journalist	Deutsche Verkehrs-Zeitung
De heer V. De Beenhouwer	Business Development Manager	Tractebel Industry Engineering
De heer Ch. De Block	Operations Manager - Senior Salvage Office	Unie van Redding- en Sleepdienst
De heer R. De Bondt	Press Officer	EVO
Ir L. De Borst	Bureau Zuidflank	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer P. de Graeff	Commercial Manager	LBC Antwerpen
De heer B.F. de Lange	Managing Director	SCA Interforest Terminal Rotterdam BV
Drs G. De Monie	Senior Director	Policy Research Corporation
De heer R. De Muylder	Directeur Administratie Economie	Vlaamse Gemeenschap
De heer W. Dirkwager	Independent Maritime Adviser	
De heer M. Duin	General Manager	Ver. Rotterdamse Cargadoors
De heer K. Engels	Studiedienst	ACV
De heer J. Germis	Adviseur Studiedienst	VEV
De heer A. Guinier	Secretaris-generaal	ECSA
Drs B.M.J. Hennekam	Secretaris-generaal	Benelux
De heer E.C. Hoogsteden	General Manager Port & Terminals	P&O Nedlloyd
De heer A. Hurkmans		Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
De heer F. Jacobs	Nationaal Vrijgestelde Havens	ACV Transport & Communicatie
De heer G. Janssens	Attaché Vlaamse Vertegenwoordiging	Ambassade België
Prof. Em. H. Keeris		Limburgs Universitair Centrum
De heer J. Kerkhofs	Secretaris Binnenvaart	ACV Transport & Communicatie
De heer Keuning		Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer V. Klap	Coördinator Werkgroep Schelde-estuarium	Zeeuwse Milieufederatie
De heer F. Kranenburg	Secretary Dutch Maritime Shippers' Council	EVO
Ir E. Kreutzberger		TU Delft - Onderzoeksinstituut OTB
De heer P. Lambrechts	Marktprospecteur	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
De heer G. Lantré	Sales Manager	P&O Ports
De heer G. Lauwers	Vakbondssecretaris	ACOD LRB
De heer Ch. Leysen	Voorzitter	AXE Investments
De heer R. Mackor	Journalist	Nieuwsblad Transport
De heer B. Meijburg	Manager Land Logistics	Hydro Agri

<i>Naam</i>	<i>Functie</i>	<i>Organisatie</i>
De heer W. Meulders	Delegé Haven Antwerpen	ACV Transport & Communicatie
Prof. Ir J. Mortelmans		
De heer Ph. Muyters	Gedelegeerd Bestuurder	VEV
De heer K. Noordzij	Algemeen Voorzitter	Transport & Logistiek Nederland
Prof. Ir J.J. Peters	Raadgevend ingenieur/River Specialist	
Drs J. Pleijsier	DGG - Projectleider KBA-Westerschelde	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer J.B. Polak	Emeritus-Hoogleraar	Rijksuniversiteit Groningen
De heer R.D. Praaning	Managing Partner	Praaning Meines Consultancy
De heer E. Quisthoudt	Secretaris	ACLVB
De heer J.-W. Reijrink	Organisatie	Praaning Meines Consultancy
De heer D. Remijsen	Documentalist	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
De heer R. Restiau	Afgevaardigd Beheerder	Antwerpse Gemeenschap voor de Haven
De heer P. Reynders	Ambassaderaad	Ambassade België
De heer J. Rijkhoff		VNO-NCW
De heer M. Roksnoer	Manager	Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsverband
De heer M. Schoeters	Journalist	Transport Echo
Mr J.H. Schraven	Voorzitter	VNO-NCW
Prof. Dr Mr J. Simons	Emeritus-Hoogleraar	
De heer G. Slingerland	Senior Beleidsmedewerker	Ministerie van Economische Zaken
Ir H.J.P. Standaar	Voorzitter	CTGG
De heer J. Stassen	Volksvertegenwoordiger (Agalev)	Vlaams Parlement
De heer A.C. van Cortenberghe	Redacteur	Het Financieele Dagblad
De heer R. Van de Luitgaren	Commercieel Adviseur	Electrabel
De heer L.S.M. Van den Bossche	Export Vlaanderen	Ambassade België
Mr D. van den Broek Humphreij	Algemeen Directeur	EVO
Dr C.A. van der Klaauw		
Mevrouw M. van der Meij	Organisatie	Praaning Meines Consultancy
De heer H. van der Werf	Journalist	Provinciale Zeeuwse Courant
Drs M.I. van der Zee	Directeur Economische Samenwerking	Ministerie van Buitenlandse Zaken
De heer P. Van Driessche	Port Commander	Havenbedrijf Gent
De heer R. van Slobbe	Raad van Bestuur	P&O Nedlloyd
De heer G. Van Tichelt	Medewerker CVP	Vlaams Parlement
Drs P. Van Zuuren		
De heer J.-L. Vandevoorde	Journalist	Antwerpse Lloyd
Mevrouw T. Vanhoenacker	Studiedienst	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Mevrouw D. Vermeulen	Journalist	Staatscourant
De heer H. Verschueren		Ministerie van Verkeer en Infrastructuur
De heer K. Verweij	Manager Kennisontwikkeling	NDL
Mevrouw I.M. Wilczek	Organisatie	Praaning Meines Consultancy
Ir N.J. Wouterlood	Purchasing Manager	DSM

Mr D. van den Broek Humphreij, Algemeen Directeur EVO

Langdurig gesteggel over de aanleg van een Tweede Maasvlakte, over de IJzeren Rijn, en over een betere vaart op de Westerschelde van en naar Antwerpen veroorzaakt op den duur een onzeker vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Bovendien leidt deze onzekerheid tot de vraag of de havens in de delta ook op langere termijn nog wel de meest aangewezen distributiecentra zijn. EVO kijkt met verbazing naar het soms wel heel enge nationale denken, het denken in nationale belangen, het denken in landsgrenzen. De voor de hand liggende samenwerking met de meest natuurlijke partners met de mond belijden maar de facto niet entameren is spelen met vuur. Het Nederlands en Vlaams verladend bedrijfsleven zijn in hoge mate afhankelijk van het optimaal functioneren van de Nederlandse en Vlaamse havens. Een rem zetten op dat functioneren is mitsdien een rem op de ontwikkeling van het bedrijfsleven en daarmee een rem op de economie, de welvaart en op ons welzijn. Ik merk op, dat het belang van het bedrijfsleven vele malen groter is dan dat van de havens zelf om tot uitdrukking te kunnen brengen dat de functie van de havens een afgeleide functie is van een veel groter economisch belang. Het bedrijfsleven wordt maar met mondjesmaat bij dit soort projecten betrokken. Het is vechten geweest om een plaats in het project te bemachtigen en vervolgens aan de overheid duidelijk te moeten maken wat logistiek en ketendenken betekenen. En nogmaals, zonder de betrokkenheid van het bedrijfsleven zou de Delta-Zuidstroom ophouden exact daar waar het streepje aangeeft dat de Nederlandse grens is bereikt.

De heer C.J.M. Asselbergs, Directeur Deltalinqs

De Nederlandse politiek dreigt vraagtekens te zetten bij het nut en de noodzaak van investeringen waaraan het buitenland meer verdient dan Nederland. Het is opmerkelijk dat een Europees georiënteerd land de spin-off van investeringen, zoals de Tweede Maasvlakte, eng binnen de Nederlandse grens berekent. Mainports zijn bij uitstek Europese investeringen waardoor beleid ter zake niet op kan houden bij de Nederlandse grens.

Ir N.J. Wouterlood, Purchasing Manager DSM Physical Distribution

Met andere woorden, een vrije keuze tussen Antwerpen en Rotterdam is van uitermate groot belang voor partijen die in Europa gelegen zijn. Uiteindelijk wenst het bedrijfsleven optimale facilitaire mogelijkheden binnen de havens van Antwerpen en Rotterdam.

De heer R. van Slobbe, Lid Raad van Bestuur P&O Nedlloyd

Het betreft niet alleen de aanleg van railinfrastructuur zoals de Betuwelijn en de IJzeren Rijn - die zijn gewoon noodzaak - maar tevens de mogelijkheden private ondernemingen met eigen shuttles gebruik te laten maken van het spoor vanuit de havens naar het binnenland. Indien men een Europees havenbeleid formuleert, zal de conclusie zijn dat zowel de Tweede Maasvlakte als een verdere ontwikkeling van Antwerpen noodzaak zijn. De aandacht en het geld moeten daar naar uitgaan. Laten we zorg dragen voor een verdere verdieping van de Schelde en de spoedige realisatie van noodzakelijke railinfrastructuur zoals de IJzeren Rijn en de Betuwelijn.

Drs G. De Monie, Senior Director Policy Research Corporation

Met betrekking tot de prognoses voor de haven van Antwerpen, zal duidelijk zijn dat wanneer de verdieping niet plaatsvindt en geen 14 meter tij-ongebonden diepgang aangeboden kan worden, Antwerpen ongeveer 25% van de verwachte trafiek gaat verliezen.

Dr V.A. Klap, beleidsmedewerker Zeeuwse Milieufederatie

De nadelige gevolgen voor de veiligheid en de natuurlijkheid worden meer en meer onderkend. Deze argumenten hebben bovendien aan gewicht gewonnen. Uitbreiding van de haven van Antwerpen is niet langer een louter economische kwestie. De omvang van de nieuwste generatie containerschepen maakt Antwerpen pijnlijk duidelijk dat de landinwaartse ligging niet alleen voordelen brengt, maar ook nadelen. Het voorgaande zou de indruk kunnen wekken dat natuurbeschermingsorganisaties hoe dan ook tegen een verdere verdieping van de Westerschelde zijn. Dat is niet het geval. Wel vinden de milieu-organisaties dat economische belangen niet langer bepalend moeten zijn voor het besluit om al dan niet verder te verdiepen.

Mr J.H. Schraven, Voorzitter VNO-NCW

Ik spreek de hoop uit dat de discussie over de verdieping van de Westerschelde in een breed kader aan de orde komt waarbij eerst gekeken wordt naar bedrijfseconomische facetten zoals het belang van de Antwerpse haven en de betekenis voor het vervoerende en het verladende bedrijfsleven. Tevens is ten behoeve van de IJzeren Rijn dringend besluitvorming nodig. Laat er geen misverstand over bestaan. Het bedrijfsleven in Nederland vindt dat de bestaande route moet worden hergebruikt in afwachting, mogelijk, van een beter tracé.

**Dr C.A. van der Klaauw, oud-Minister van Buitenlandse Zaken,
oud-Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel**

Eén probleem is overgebleven en dat is de verdieping van de Schelde. De discussie van vandaag zal ik met veel belangstelling volgen. Het is goed de geschiedenis in het achterhoofd te houden. Er zijn veel problemen gerezen die in de loop der jaren ook weer verdwenen zijn. Een groot deel van mijn leven heb ik gewijd aan de toenadering tussen Nederland en België. Er is altijd sprake geweest van een soort wantrouwen, zowel in het zuiden als in het noorden. Ministers kunnen daar over spreken, maar ik denk dat een groot deel van de oplossing toch bij het bedrijfsleven ligt. Het lijkt mij een uitermate goed idee als men probeert om per onderwerp - zoals dat is gedaan met gevaarlijke stoffen - de mogelijkheden voor harmonisatie en concurrentie na te gaan. In de jaren '20 was één van de argumenten in de Eerste Kamer voor het toestaan van het Moerdijkkanaal, het inslapende Rotterdam wakker te schudden door de concurrentie van Antwerpen.

De heer R. Restiau, Gedelegeerd Bestuurder AGHA

Uit een recente telling van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is gebleken dat op de Antwerpse ring - klaarblijkelijk het meest gecongestioneerde stuk autosnelweg van Europa - slechts 17% van de voertuigen vrachtwagens zijn, waarvan bovendien slechts 1 op 5 bestemd voor of afkomstig van de haven van Antwerpen. De rest betreft transit, in niet geringe mate meen ik transit van en naar Nederland. De laatste tijd verandert het een en ander en de vervlechting in het bedrijfsleven is uitgesproken aanwezig. Er is een groot aantal Nederlanders dat in de haven van Antwerpen werkt en een groot aantal Nederlandse bedrijven dat in de haven van Antwerpen actief is. Er is bovendien een groot aantal Nederlandse bedrijven dat via Antwerpen exporteert en importeert.

Prof. ir J.J. Peters, UCL/VUB - Raadgevend ingenieur/River Specialist

Laten we trachten niet meer de morfologische veranderingen van de Westerschelde passief te ondergaan maar eerder actief te sturen. Het uitdiepen van een drempel heeft minder invloed op de morfologische evolutie van de Westerschelde dan het inpolderen en het oordeelkundig kiezen van de stortplaatsen kan gebruikt worden om de morfologie van de Westerschelde op een positieve manier te beïnvloeden. We hebben dus deze baggerwerken nodig om de verlanding van het estuarium tegen te gaan en men kan zich de vraag stellen hoe men deze morfologische baggerwerken zou kunnen financieren indien er geen onderhoudsbaggerwerken voor de scheepvaart zouden zijn.

Drs B.M.J. Hennekam, Secretaris-Generaal Benelux

De infrastructuur is de bloedsomloop van de samenleving. Trombose moet worden voorkomen. In het gebied van de Rijn-Schelde-delta hebben Nederland en België geweldige belangen. Tot voor enkele jaren terug werd dat nooit in een gezamenlijke context gezien. En thans, nu de globale economie al lang op snelheid ligt, wordt die samenhang pas herkend, althans er wordt naar gehandeld. Bij grensoverschrijdende projecten moeten, ideaal gezien, onze landen elkaar zien als waren ze samen één land. Maar gebeurt dat ook zo? Het zou interessant zijn om te weten wat de stand van zaken bij het verdiepingsdossier van de Westerschelde zou zijn als Antwerpen nu toevallig Rotterdam had geheten. Politiek en bestuurlijk moeten we leren de grootheid op te brengen, te treden in de uitgangspunten en verlangens van de buur aan de andere kant van de grens. De Westerschelde die, en dat is nog eens duidelijk geaccentueerd, geen statisch, maar een dynamisch gegeven is. De economie en de ecologie vormen als zodanig geen tegenstelling. Zeker op termijn zijn beiden erbij gebaat dat de zaak politiek en bestuurlijk evenwichtig wordt aangepakt. Mag ik constateren dat vanuit de politieke partijen vaak woordvoerders worden aangewezen uit een betrokken regio.