

VOORKEURSBESLISSING GROTE ZEESLUIS TERNEUZEN

I. Opgave en de doorlopen procedure tot op heden

In de periode 2005-2009 is onder de verantwoordelijkheid van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) een verkenning uitgevoerd naar de maritieme toegang van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Met name de grootte van de zeesluis in Terneuzen (de Westsluis) en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het sluizencomplex zijn daarbij als hoofdproblemen geïdentificeerd. In de verkenning zijn een groot aantal mogelijke oplossingen hiervoor beschouwd. De negen meest kansrijke projectalternatieven zijn – tezamen met het nulalternatief – in diverse toekomstscenario's onderzocht. Het onderzoek bestond onder andere uit een technische uitwerking en een kostenstudie, een onderzoek naar de verkeerseffecten en nautische veiligheid, een uitgebreide milieutoets (waarin de effecten op de bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid en trillingen, lucht en klimaat, natuur, landschap en cultuurhistorie, externe veiligheid en mens- en ruimtelijke aspecten zijn beschouwd), een onderzoek naar de strategische welvaartseffecten, een verkeerstoets, een onderzoek naar omgevingsscenario's en een kosten- en batenanalyse en een onderzoek naar de mogelijke meerwaarden tijdens de uitvoering.

In april 2009 heeft de VNSC de verkenning opgeleverd. De toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Peters en de Nederlandse Staatsecretaris Van Verkeer en Waterstaat Huizinga besloten in het vervolg drie onderzochte projectalternatieven te hanteren, te weten het projectalternatief Grote Zeesluis (afmetingen circa 427x55x16) binnen het huidige sluizencomplex te realiseren, het projectalternatief Kleine Zeesluis (afmetingen circa 290x40x13,8) eveneens binnen het huidige sluizencomplex te realiseren en het projectalternatief diepe nieuwe binnenvaartsluis, ook wel Combisluis genoemd (afmetingen circa 380x28x8,6). Tevens besloten zij op basis van de resultaten dat een besluit over een planstudie genomen zou worden – thans planuitwerkingsfase – , zodra er overeenstemming zou zijn bereikt over de verdeling van kosten tussen Vlaanderen en Nederland en zodra er zicht zou zijn op financiering van de benodigde investeringen. Ten behoeve van een dergelijke overeenstemming is in 2009-2010 een aanvullend onderzoeksprogramma uitgevoerd, waarin gegevens over de drie veelbelovende projectalternatieven zijn aangevuld en nader zijn gedetailleerd. De resultaten van deze aanvullende onderzoeken zijn o.a. verwerkt in een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Uit de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse blijkt, dat een Grote Zeesluis het grootste probleemoplossend vermogen heeft van de onderzochte projectalternatieven. Bij een economische groei leidt de investering in het projectalternatief tot een hoger welvaartsniveau in Vlaanderen en Nederland tezamen. Een Grote Zeesluis biedt op termijn de mogelijkheid meer te profiteren van de schaalvoordelen in de scheepvaart. Grotere schepen met meer goederen aan boord betekenen immers een kostendaling voor de bedrijven. Voor de groter wordende zeeschepen is een Grote Zeesluis evenwel vereist. Voor de werkgelegenheid in de Kanaalzone Gent-Terneuzen is capaciteitsvergroting van belang. Ook voor de binnenvaart biedt een verbeterde sluis economische voordelen. Het projectalternatief Grote Zeesluis leidt per saldo tot grotere transportbaten, maar daartegenover staat wel dat de investering hoger is dan voor de andere alternatieven.

Uit de Milieutoets uit de verkenning blijkt, dat een nieuwe Grote Zeesluis leidt tot een afname van het gebied gelegen binnen de overschrijdingsnorm voor fijn stof en NOx. De Zeesluis levert daarbij een positieve bijdrage aan de oplossing van extreem hoog water aan de landzijde door een grotere spuicapaciteit in de nieuwe situatie. Aangezien de werkzaamheden beperkt blijven tot binnen het huidige complex zijn de effecten op

de leefomgeving beperkt. Wel zal er sprake zijn van een versterking van de reeds bij het nulalternatief optredende verzilting, doch de verwachte concentraties blijven binnen de Europese normen. De Milieutoets is in de verkenning onderworpen aan een second opinion door een internationale Commissie MER, samengesteld uit de Vlaamse Dienst MER en de Nederlandse Commissie MER.

Op basis van de onderzoeksresultaten hebben de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) in januari 2011 besloten om onderhandelingen te starten en om deze onderhandelingen te richten op één voorkeursalternatief, de Grote Zeesluis. De onderhandelingen hebben geresulteerd in een Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) met een basisverdeelsleutel voor de bekostiging van de aanleg het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar en afspraken over randvoorwaarden en procedures voor de nu te starten planuitwerkingsfase. Het Besluit is op 19 maart 2012 ondertekend door beide bewindspersonen.

Conform dit Besluit neemt de minister van de Infrastructuur en Milieu thans de Voorkeursbeslissing tot een nadere planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis.

II. Scope

De scope van de planuitwerkingsfase betreft de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis. Hierbij geldt, dat de sluis gerealiseerd wordt binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen. Een kaartje van het projectgebied is bijgevoegd bij het Besluit. De Life Cycle Cost benadering voor een levensduur van 100 jaar vormt het uitgangspunt voor de te hanteren ontwerpisen. De werken betreffen onder meer de realisatie en het beheer en onderhoud van een buiten- en binnenhoofd met een sluis(rol)deur, de kolk, de voorzieningen t.b.v. een reservedeur aan de zeezijde, het verwijderen van de huidige middensluis, grondwerken, aanpassingen in de voor- en binnenhaven, aanpassingen in de bediening en aan de bruggen en weginfrastructuur op het complex. Als uitgangspunt voor de planuitwerkingsfase geldt een afmeting van 427x55x16 meter (lengte, breedte, diepte).

Voor de planuitwerkingsfase wordt een Design Build Finance Maintain contract (DBFM) als uitgangspunt genomen. Bovendien zal onderzocht worden of efficiencywinst kan worden behaald door het onderhoud uit te breiden naar andere onderdelen binnen het sluisencomplex. Wanneer dit het geval is zullen Vlaanderen en Nederland deze efficiencywinst gelijk verdelen.

III. Kosten en kostenverdeling

In het Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) is een projectkostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen overeengekomen. De aanlegkosten voor de Grote Zeesluis zijn geraamd op 930 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008). De kosten voor het infrastructureel beheer en onderhoud voor dertig jaar zijn geraamd op 75 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008). De som van deze ramingen geldt als maximum voor de uitvoering van het project. Indien de projectkosten tijdens de planuitwerkingsfase hoger blijken te zijn, dan in het Besluit is overeengekomen, dan zullen er tijdens de planuitwerkingsfase optimalisaties moeten worden doorgevoerd in het projectalternatief om binnen de gestelde budgettaire randvoorwaarden te blijven. Nederland en Vlaanderen hebben tijdens de planuitwerkingsfase het recht hun deelname aan het project te beëindigen bij zwaarwegende redenen, bijvoorbeeld naar aanleiding

van de hernieuwde ramingen in de planuitwerkingsfase of omdat partijen het niet eens kunnen worden over aard en specificaties van de sluis.

In de projectkosten zal Nederland een bijdrage van 141,9 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008) leveren waarvan de regio 10mln euro voor haar rekening neemt. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. Daarboven dragen Vlaanderen en Nederland op basis van 50%-50% de kosten van de planuitwerkingsfase.

IV. Betrokken partijen

De VNSC is een verdragsrechtelijk samenwerkingsverband tussen Vlaanderen en Nederland om een duurzaam en evenwichtig beleid te voeren in het gemeenschappelijke Schelde-estuarium. Dit beleid is gericht op maximale veiligheid tegen overstromen, een optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond eco-systeem. De VNSC bestaat uit een Politiek College, dat wordt gevormd door de Vlaamse minister van MOW en de Nederlandse minister van I&M. Daaronder functioneert een Ambtelijk College, samengesteld uit Vlaamse en Nederlandse ambtenaren, dat uitvoering geeft aan het beleid en besluiten van de VNSC.

Tijdens de verkenning is een Stakeholder Advies Forum (SAF) samengesteld uit een brede vertegenwoordiging van regionale stakeholders (overheden, bedrijfsleven, landbouw, natuur). Het SAF heeft tijdens de verkenning rechtstreeks geadviseerd aan de Nederlandse bewindslieden, ondermeer om een alternatief te kiezen, dat met name een lange-termijn perspectief ondersteunt met minimaal ruimtebeslag. Met het nu gekozen projectalternatief wordt ingespeeld op de schaalvergroting in de scheepvaart, terwijl het ruimtebeslag minimaal is. Een aantal aanvullende voorwaarden van het SAF zullen in de planuitwerkingfase worden opgepakt; anderen worden in daarvoor bestemde gremia behandeld.

In de onderhandelingen, die hebben geleid tot het Besluit, participeerde ook de regio. De regio (havenschap Zeeland Seaports, de provincie en de gemeente Terneuzen) zorgt voor een co-financiering in de projectkosten, zijnde 10 Miljoen euro van de Nederlandse bijdrage in het project.

V. Besluitvorming en vervolg

Na ondertekening van het Besluit door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) en de genomen voorkeursbeslissing kan de planuitwerkingsfase worden doorlopen. De VNSC is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze fase. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zal een Vlaams-Nederlandse projectorganisatie worden ingericht. De MIRT-systematiek zal worden gevolgd. In de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief technisch nader uitgewerkt en geoptimaliseerd. Vervolgens wordt de ruimtelijke procedure doorlopen. Deze start met een definitieve keuze voor de te doorlopen procedure (bijvoorbeeld Tracéwet procedure, Rijksinpassingsplan, Provinciaal inpassingsplan) alsmede de conditioneringsplanning (vergunningen, kabels en leidingen, en dergelijke). Tevens wordt de aanbesteding voorbereid. Het uitgangspunt is, dat het project gerealiseerd wordt met behulp van een DBFM-contractvorm. De definitieve geschiktheid van dit uitgangspunt zal eerst worden onderzocht. Voor de uitvoering van de planuitwerkingsfase zal een Europese subsidie (TEN-T) worden aangevraagd. De planning is, dat medio 2012 gestart wordt met de planuitwerkingsfase. Er wordt naar gestreefd om deze fase eind 2014 af te ronden.

In de verkenning, in het bijzonder in de technische uitwerking en de kostenstudie, zijn de risico's van het project beschreven. In 2011 is het risicodossier van het project geactualiseerd en deze geldt als uitgangspunt bij de planuitwerkingsfase.