



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 14 FEBRUARI 1995

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verdieping van de Schelde
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer M. Olivier tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de uitvoering van de Protocolovereenkomst van 7 januari 1992 in verband met de verbreding van de Leie en de aanleg van de Westelijke Ring te Kortrijk

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 10.30 uur*

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verdieping van de Schelde

De voorzitter : In overleg met de heer Olivier is nu vooreerst aan de orde de interpellatie van de heer Van Dienderen tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verdieping van de Schelde.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een fundamentele vraag over de verdieping van de Schelde die aansluit bij de evolutie van steeds grotere zeeschepen. Grotere schepen vereisen een diepere vaargeul met als gevolg een concentratie van de havens, the main ports.

Wij vragen ons af of dit wel een gunstige evolutie is. Dat betekent bijvoorbeeld dat de vracht uit Azië, via het Suezkanaal door de Middellandse Zee — voorbij Genua bijvoorbeeld — en voorbij de Iberische schiereilanden moet komen om in Antwerpen te worden gelost. Daar wordt ze op vrachtwagens geladen en over land bijvoorbeeld naar Noord-Italië gevoerd. Een verdieping van de Schelde bevordert die tendens. Het wegvervoer, waar we al zoveel problemen mee hebben, zal nog toenemen.

Mijnheer de minister, ter zake rijst voor u toch een probleem want u moet de wegen onderhouden. Het zijn immers vooral de vrachtwagens die schade berokkenen. Is het dus niet zinvoller wereldwijd meer havens operationeel te houden? Schepen kunnen dan bijvoorbeeld aanleggen in Genua, om van daaruit Noord-Italië te bevoorraden. In de beleidsnota 1995 van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, AGHA, staat toch identiek hetzelfde, namelijk dat de Zuideuropese havens moeten worden verbeterd en meer moeten worden ingeschakeld.

Ik ben van mening dat wij deze evolutie kunnen bevorderen door dezelfde maatregelen te nemen als voor het wegtransport, want daar is de evolutie naar steeds grotere vrachtwagens toch aan banden gelegd. Is het niet aangewezen dat de internationale maritieme organisatie, gevestigd in Londen, dergelijke af-

spraken maakt, teneinde de nefaste gevolgen voor de mens en het milieu af te remmen?

Moeten er geen normen voor de zeeschepen komen? Zijn er geen beperkingen nodig opdat de evolutie van steeds diepere vaargeulen en steeds mindere havens die operationeel zijn, wordt afgeremd?

De Club van Lissabon, onder voorzitterschap van de Europese topambtenaar en UCL-hoogleraar Petrella, pleit voor een begrensde concurrentie. Hij zegt dat de concurrentie wel een aantal positieve gevolgen heeft, maar dat die gevolgen bij een ongebreidelde voortwoekering eerder noodlottig worden.

Ik dring dus aan op een reeks afspraken om die concurrentie aan banden te leggen. Heeft de Vlaamse regering ter zake al initiatieven genomen? Dat probleem moet niet in de eerste plaats op mondiaal vlak worden geregeld; de Europese Unie is de eerste handelsmogendheid ter wereld. Als er op dat niveau al afspraken worden gemaakt, zijn er al positieve gevolgen voor de investeringen van onze gelden.

Vervolgens zegt AGHA, en ik citeer: "Samen met de milieubeweging vindt AGHA het positief dat de Antwerpse havengemeenschap gepleit heeft voor complementariteit en samenwerking, met name voor Zeebrugge." Ik wil dat concretiseren. Vooraleer 10 miljard frank uit te

Van Dienderen

geven voor de verdieping moet men toch onderzoeken of er, in het kader van die samenwerking, niet op een meer oordeelkundige manier kan worden gewerkt. Kunnen grote containerscheper niet goedkoper in Zeebrugge worden gelost? Is dat geen interessante piste?

Wij zijn in ieder geval van oordeel dat de Vlaamse Havencommissie hier op een onverantwoorde wijze buiten spel is gezet. Zij moet namelijk zorgen voor die complementariteit en samenwerking. Met betrekking tot dit dossier is geen enkele sociaal-economische evaluatie gemaakt. Het dossier werd niet onderzocht in het licht van de totale investeringen. Het gaat immers niet alleen om de 10 miljard frank die nu wordt geïnvesteerd, maar ook om de enorme onderhoudsbaggerwerken die nodig zullen zijn. De baggerspecie, die nu 8 miljoen frank bedraagt, zal, volgens de specialisten, bijna verdubbelen tot 15 miljoen frank en in het eerste jaar zal dat nog meer zijn.

Waarom werd hiervan geen effectieve geactualiseerde kosten-batenanalyse gemaakt? De analyse uit 1986 werd door de professoren Winkelmans en Blauwens uitgevoerd in opdracht van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven. Daarin worden heel wat vragen gesteld over de rendabiliteit. De Bond Beter Leefmilieu en de Antwerpse Milieufederatie hebben deze studie geactualiseerd. Zij besluiten het volgende: "Indien al deze kosten en baten worden geactualiseerd is het verdieppingsprogramma deficitair. De netto baat per geïnvesteerde frank schommelt tussen -0,46 en -2,11."

AGHA breekt voorts een lans voor de kustvaart. Als die toeneemt en als er meer havens operationeel worden, komt er een geweldige ontlasting voor het transport over land, wat de minister toch erg moet interesseren.

Antwerpen heeft daarvoor enorme troeven die in de samenwerking tussen de Vlaamse havens moeten worden uitgespeeld. Antwerpen staat in de lijn tussen Le Havre en Hamburg als eerste wat de centraliteitsindex betreft. Het is 70 km landinwaarts gelegen. Er kan dus heel wat kustvaart worden verdeeld, liefst op een milieuvriendelijke manier, zoals per spoor of binnenvaart.

Dan zijn er de ecologische aspecten die ongerustheid veroorzaken. Officiële onderzoeksrapporten, zoals het rapport over de Scheldeverdieping van de Technische Scheldecmissie en de nota van de Rijkswaterstaat, directie Zeeland, tonen aan dat de natuurwaarde in de Westerschelde klappen zal krijgen. Men zal rekening moeten houden met een verlies van 75 ha schorren en 125 ha slikken door afkalving.

Er wordt daarover geen grensoverschrijdend MER opgemaakt. In de richtlijn van 27 juni 1985 staat toch uitdrukkelijk dat er voor werken aan havens en waterwegen een MER moet gebeuren. Volgens dezelfde richtlijn moet dit MER grensoverschrijdend zijn als de effecten ook andere lidstaten treffen. In dit geval gaat het om werken in de Westerschelde, dus vooral op Nederlands grondgebied. Het is voor mij dan ook onbegrijpelijk dat dergelijk rapport ontbreekt. Voor een ander dossier, de HSL, houdt men zich wel aan de richtlijn. De ecologische gevolgen voor de verdieping van de Schelde zijn misschien wel zwaarder dan die van de HSL.

De verdieping kan bovendien ernstige gevolgen hebben voor het Sigma-plan — voor de veiligheid — en voor het prijskaartje. Volgens de specialisten zullen bijvoorbeeld Kruibeke en Antwerpen meer bedreigd worden door overstromingen.

Ik vraag me dan ook af of dit geen enorme financiële problemen zal teweegbrengen. Men zal er immers op aandringen dat een stormstuwkering wordt aangelegd om overstromings-

gevaar te voorkomen. Uit de documenten in dit verband zouden dergelijke werken een uitgave van 40 miljard frank vergen bovenop de initiële baggerkosten voor drempels in de Zee- en Westerschelde en de onderhoudskosten. Ik vrees dat men de mensen liever met het overstromingsgevaar laat zitten na de verdieping, om als het dan te laat is, alsnog te overwegen een stormstuwkering te bouwen of er ten minste geld voor vrij te maken.

Het Instituut voor Natuurbehoud werkt momenteel aan een algemene milieu-impactstudie met betrekking tot het Sigma-plan. Moeten we de resultaten van dit onderzoek niet afwachten vooraleer stappen te ondernemen? De gegevens kunnen immers ook belangrijk blijken in deze context.

Het probleem van de waterkwaliteit kwam al herhaaldelijk ter sprake. De inhoud van de waterverdragen heeft me dan ook danig ontgoocheld, want op dat vlak blijft alles zeer vaag. Dit legt een grote hypotheek op de eventuele berging van het opgebaggerde slib. Niet alleen de pers, maar ook het grote publiek, de gemeentebesturen en de Vlaamse administratie beamen het: hier is "HSL-boter bij de vis gedaan" om de verdieping van de Schelde los te peuten. Het blijft overigens niet bij geruchten. Ik beschik over een document van 8 maart 1994 over het "Strategisch Plan 1995-2004" inzake Vlaamse Zeehavens, waaruit blijkt dat de Nederlandse delegatie tijdens de onderhandelingen op ambtenarenniveau, alleen nog wachtte op de bekrachtiging van het verdieppingsprogramma door de minister. Letterlijk lezen we het volgende: "In het kader van een globaal akkoord over de waterverdragen, inclusief de Hoge Snelheidstrein ten noorden van Antwerpen..."

Minister T. Kelchtermans: Mag ik vragen van wanneer het bewuste document dateert?

De heer H. Van Dienderen: Het dateert van 8 maart 1994 en deze

Van Dienderen

tekst vindt u op bladzijde 86. Uit het document blijkt duidelijk dat de Nederlandse delegatie op een bekrachtiging wachtte.

Minister T. Kelchtermans : Ik wil er toch op wijzen dat dit document uit de ambtsperiode van mevrouw Maij-Weggen dateert. Na de parlementsverkiezingen in Nederland nam mevrouw Joritsma haar bevoegdheden ter zake over en startte het ambtelijk overleg opnieuw op. Dat resulteerde in totaal andere conclusies. U komt zodoende aandragen met een bewijsstuk dat niets meer ter zake doet.

De heer H. Van Dienderen : Mijn bedoeling bestaat erin aan te tonen dat er meer dan louter geruchten gaan in dit verband. De link wordt zelfs in officiële papieren gelegd. Waarom is er geen advies van de Vlaamse Havencommissie voorhanden ? Waarom werd er geen kostenbatenanalyse gemaakt ?

Aan minister De Batselier wil ik de volgende vragen voorleggen. Waarom werd in dit geval geen grensoverschrijdend MER opgemaakt ? Wordt er met de AMIS van het Instituut voor Natuurbehoud rekening gehouden ? Hoe zit het overigens met de dringende kwaliteitsverbetering van het Scheldewater ? De meest fundamentele vraag blijft echter of het niet de hoogste tijd is dat men paal en perk stelt aan de ontwikkeling van alsmaar grotere schepen.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer L. Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik veronderstel dat de verdieping van de Schelde een economisch nut dient, maar we kunnen niet ontkennen dat er ook enige ongerustheid mee gepaard gaat wat de indringing van de getijden in het binnenland betreft. Dat betekent dus dat we hogere waterstanden mogen verwachten, een evolutie die na het afronden van de Deltawerken is ingezet. Toen de maximum hoogwa-

terstand verleden maand in mijn eigen gemeente werd gemeten, stond het water nog amper tien centimeter van de rand. Heeft men dit probleem bestudeerd of zal het nog worden besproken vóór men met verdiepingswerken begint ? In welke mate zou de verdieping inderdaad hogere waterstanden tot gevolg kunnen hebben en over welke kwantiteit gaat het dan ?

— *De heer J. De Seranno, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de interpellatie van de heer Van Dienderen wil ik toch even iets opmerken. Ik kan nauwelijks geloven dat ter gelegenheid van de plechtige ondertekening van de waterverdragen de schepen van Ruimtelijke Ordening van de stad Antwerpen het glas champagne heft, terwijl de heer Van Dienderen, een partijgenoot uit hetzelfde arrondissement, een interpellatie voorbereidt waarin hij het nut van deze verdragen sterk betwijfelt. Mijnheer Van Dienderen, ik vestig er bovendien uw aandacht op dat uw partijgenoten in het kader van het Antwerpse bestuursakkoord het volgende mee hebben ondertekend : "Het nieuwe stadsbestuur van Antwerpen is zich bewust van het feit dat de verdieping van de Schelde dringend noodzakelijk is. Daarom zal bij de Vlaamse overheid aangedrongen worden op een onmiddellijke uitvoering. (...) Een milieuvriendelijke verwerking van het slib veronderstelt de aanwending van de meest moderne milieutechnologie. Om deze slibvervuiling in de toekomst te vermijden, zal Antwerpen het initiatief nemen een Scheldeconferende bijeen te roepen die tot doel heeft een actieplan voor zuiver Scheldewater op te stellen." Dit uittreksel zegt volgens mij toch genoeg.

Ik meen dat daarmee haast alles is gezegd. Agalev moet maar eens ophouden tegelijkertijd koud en warm te blazen.

Wanneer men een bestuursverantwoordelijkheid aanvaardt, moet men zijn houding consequent doortrekken tot op alle niveaus, zeker tot op het niveau van de Vlaamse Raad.

Meer specifiek met betrekking tot deze interpellatie wens ik hier nog iets aan toe te voegen. Ik lees het AGHA-document waarschijnlijk met een andere bril dan collega Van Dienderen. De uitdieping van de Schelde moet volgens mij zo snel mogelijk gebeuren, gelet op het belang ervan voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven als draaischijf van het zeevervoer. Ik hoor de heer Van Dienderen wel graag zeggen dat hij de promotor wil zijn van de Zuideuropese havens, maar ik denk dat hij het document van AGHA toch niet goed gelezen heeft. Zij zijn eveneens voorstander van die promotie, maar met toelevering vanuit onze havens. Dat is niet hetzelfde dan wat hij hier naar voren brengt.

De heer H. Van Dienderen: Zij hebben het dan wel over de toelevering over land.

De heer E. Beysen : Zij spreken over de toelevering over zee, alhoewel ik het transport over land natuurlijk ook niet uitsluit.

De overheid moet zo vlug mogelijk de nodige kredieten vrijmaken om aan die uitdieping te beginnen. Dat is het pleidooi dat wij nu moeten houden. Het gaat immers niet op dat we eindelijk de zo lang gegeerde waterakkoorden ondertekenen en nadien zouden verhinderen dat ze worden uitgevoerd. Ik geef toe, en waarschijnlijk iedereen, dat het milieu moet worden beschermd en dat wij de ongerustheid die hier werd verwoord, ernstig moeten nemen, zeker in verband met degenen die stroomopwaarts wonen.

Beysen

Ik lees in het rapport van de Belgisch-Nederlandse Technische Scheldec commissie echter dat daarvoor ruime waarborgen worden gegeven en dat het risico beheersbaar is. Ik ga er bijgevolg van uit dat tijdig de nodige maatregelen zullen worden genomen. Ik wijs er trouwens op dat ter gelegenheid van de ondertekening van de verdragen voor de verdediging van de Schelde-oeveren meer dan 1,5 miljard frank is uitgetrokken op de begroting, wat toch een zekere garantie is.

De heer Van Dienderen stelt vragen bij de rendabiliteit van de bijkomende baggerwerken. Deze rendabiliteit mag niet alleen worden bekeken in het licht van de baggerwerken, ze moet worden gekoppeld aan de verdere uitbouw van de Antwerpse haven. Ik verklaar mij nader. Wanneer men begint met de uitdieping van de Schelde moet men gelijktijdig beginnen met de aanleg van nieuwe terminals. De rendabiliteit van de baggerwerken alleen kan wellicht in twijfel worden getrokken, maar er komt toch bijkomende werkgelegenheid. Bovendien bevorderen ze de economische rendabiliteit van de haven omdat de grote schepen slechts naar Antwerpen komen wanneer de Schelde wordt verdiept en wanneer de containercapaciteit op een gevoelige manier wordt opgedreven. De heer Van Dienderen zal ook wel weten dat de containertrafik in het voorbije jaar met ongeveer 20 procent is toegenomen. Er is momenteel een groot tekort aan capaciteit. Samen met de uitdieping moeten er dus nieuwe containerterminals komen. Wanneer men niet bereid is dit te doen, zijn de belangrijke uitgaven natuurlijk overbodig.

Mijnheer de minister, tot besluit vraag ik u dat de Vlaamse regering zo snel mogelijk de nodige kredieten uittrekt en dat de vooropgestelde werken gepaard gaan met de verdere uitbouw van de Antwerpse haven.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, de toelichting gegeven door de interpellant en door de heer Beysen bespaart mij een deel van het antwoord.

Ik sluit mij aan bij een aantal beschouwingen die hier gegeven zijn door de heer Beysen en zelfs bij een aantal opmerkingen van de heer Van Dienderen, maar onze conclusies zijn niet altijd dezelfde.

Het is soms interessant geconfronteerd te worden met een beleidsverantwoordelijkheid die een partij ter plekke heeft en die wel eens afwijkt van de standpunten die door haar hier worden vertolkt.

Ik verwijs naar de beslissing ter uitvoering van het verdiepingsprogramma voor de Westerschelde — in combinatie met andere belangrijke beslissingen met betrekking tot Zeebrugge — die door de nationale regering is genomen op 8 augustus 1980.

Men zegt mij dat de beslissingen destijds niet werden genomen op basis van kosten-batenanalyses, maar wel op basis van een aantal economische overwegingen.

De techniek van de kosten-batenanalyse was toen nog niet gebruikelijk. De federale regering besliste terzelfder tijd onderhandelingen aan te knopen met Nederland voor de uitvoering van deze verdiepingsprogramma's, met andere woorden voor het hardmaken van de waterverdragen.

In 1984 kwam het studierapport van de Nederlands-Belgische technische Scheldec commissie tot stand. De opvolgende Vlaamse regeringen — en ook de federale regeringen na 1980 — hebben die beslissing telkens overgenomen. De beslissing werd gedurende al die tijd als een "beslist project" gehanteerd. Dat was volgens mij logisch, want het heeft geen zin de druk op Nederland systema-

tisch op te voeren — dat zou ook haaks hebben gestaan op uw wensen — als men niet beschikte over een project dat met een algemene consensus tot stand was gekomen.

De heer Van Dienderen vraagt waarom er geen advies is ingewonnen van de Vlaamse Havencommissie. Het antwoord hierop is weer hetzelfde. Wij zijn er steeds van uitgegaan dat het hier ging om een beslist project — de Havencommissie kon het met die opvatting eens zijn — dat niet meer ter advies moest worden voorgelegd.

Een kosten-batenanalyse houdt in dat de kosten van een project tegen de baten worden afgewogen. De kosten zijn daarbij eenvoudig te berekenen, de baten daarentegen vormen een groter probleem. Wat moet in rekening worden gebracht ? Zowel economen in het algemeen als diegenen die de kosten-batenanalyse hebben ontwikkeld, geven nu -onder meer in antwoord op de kritiek die de Bond Beter Leefmilieu op de methode heeft- toe dat de techniek van kosten-batenanalyse hier niet van toepassing is. Een vorm van "economische impactstudie" is eerder aangewezen, omdat hiermee een veel groter terrein wordt beslagen en bovendien ook rekening wordt gehouden met globale afgeleide effecten.

Iedereen is het er roerend over eens dat het containertransport per schip het goedkoopste vervoeralternatief is. Mijnheer Van Dienderen, u, als fervent voorstander van milieuvriendelijk vervoer, zou toch moeten weten dat het belangrijk is voor de betrokken schepen dat ze zo diep mogelijk het binnenland in kunnen varen. U werpt evenwel allerlei argumenten op om zowel de TGV -die het prototype van milieuvriendelijk vervoer moet worden- als het transport per schip af te breken. Uw interpellaties blijven zodoende beperkt tot het aanbrengen van problemen zonder ooit met oplossingen voor de dag te komen. Op de systematische verspreiding van desinfor-

Kelchtermans

matie in plaats van informatie kom ik straks nog terug.

Hoe dieper een schip het binnenland kan intrekken, hoe goedkoper het transport dus kan verlopen. In Antwerpen bedraagt die afstand ongeveer 100 kilometer. Dit spaart een even lange rit over de weg uit. De huidige tendens om alsmaar grotere containerschepen te bouwen en in te zetten, zet zich nu eenmaal voort, wat inderdaad problemen meebrengt voor de diepgang. Ik geef toe dat op een zeker ogenblik de bijkomende kosten van een verdieping niet langer zullen opwegen tegen het effectieve voordeel dat men overhoudt, vooral niet wanneer de ecologische gevolgen in acht worden genomen.

U haalt vervolgens aan dat men aan Nederland inzake de HSL toezeggingen zou hebben gedaan met betrekking tot het door Nederland geprefereerde E19-tracé.

(De heer H. Van Dienderen voert een telefoongesprek.)

De voorzitter : Mijnheer Van Dienderen, ik verzoek u toch blijf te geven van enig respect voor de minister en naar zijn antwoord op uw interpellatie te luisteren.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, u hebt volkomen gelijk, maar ik herinner u eraan dat ik terzelfdertijd in deze commissie en in de commissie voor Infrastructuur van de Kamer moet interpellieren. Ik wil gewoon de mensen van de Kamer ervan verwittigen dat ik mijn interpellatie daar niet op tijd zal kunnen houden.

De voorzitter : Mijnheer de minister, wilt u de rest van uw antwoord beknopt behandelen ?

Minister T. Kelchtermans : Voor ik afrond, wil ik toch even opmerken dat dergelijke situaties typisch zijn geworden voor een vorm van dovemansgesprekken die naar aanleiding van dit soort problemen worden gevoerd. Aan de vragen wordt inten-

sief aandacht besteed, maar de antwoorden zijn blijkbaar niet interessant genoeg.

Ik rond af met de vragen, onder meer van de heer Van Nieuwenhuisen, over het effect van de verdieping op de Westerschelde. Dit effect is nauwelijks waarneembaar. Het is beperkt tot het verder doordringen stroomafwaarts van de "zouttong" die dieper landinwaarts het zoet water ontmoet. Minister De Batselier zal u hetzelfde antwoorden.

De heer Beysen vraagt of de Vlaamse regering de vaste wil heeft om de verdiepingswerken effectief aan te vatten. In de begroting voor 1995 is daarvoor al 250 miljoen frank ingeschreven. Ik meen dat dit voldoende is voor dit jaar. In de begroting voor 1996 zullen voor dit programma eveneens de nodige kredieten worden ingeschreven.

De voorzitter : De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, ik betreur het dat de minister van Leefmilieu hier niet aanwezig is. Mijn interpellatie was ook tot hem gericht omdat de uitdieping niet alleen economische, maar ook ecologische aspecten heeft. De coördinatie in de Vlaamse regering moet wel bijzonder slecht zijn, want minister Kelchtermans kan geen afdoend antwoord geven op de vragen die bestemd zijn voor zijn collega. Bovendien hoor ik van de voorzitter — een overtuigd voorstander van de verdieping — dat er bij dit project heel wat ecologische vragen rijzen.

De antwoorden met betrekking tot de bevoegdheid Openbare Werken waren heel wat uitvoeriger, heel wat beter onderbouwd. De inhoud laat ik in het midden.

De minister heeft er zich, wat het leefmilieu betreft, van afgemaakt met de verklaring dat de gevolgen minimaal zijn. Op welk document baseert hij zich daarvoor ? Ik lees hier een citaat van een Nederlandse specialist inzake dijken en riviereco-

logie, dokter Saeys : "Bij handhaving van de huidige bagger- en stortstrategie, zullen bij verdere verdieping de baggeromvang en daarmee de kost zeer sterk, vanaf een bepaald moment zelfs exponentieel, toenemen." Dat is niet de mening van "een groene", maar van een specialist. Als de minister informatie heeft die deze opinie tegensprekt, had ik die graag gehoord.

Misschien kan de heer De Batselier hier meer over vertellen.

Mijnheer Beysen, u weet dat Agalev nooit vragende partij is geweest voor de verdieping. Die verdieping is echter een Vlaamse aangelegenheid. Het grootste deel van die 10 miljard frank zal moeten worden gedragen door de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Hetzelfde geldt voor de zware onderhoudswerken. De stormvloedkering zal 40 miljard frank kosten. Dat is ook een zaak voor de Vlaamse Raad.

Wij, als verkozenen, moeten bijgevolg in navolging van de democratische traditie, op dit niveau oog hebben voor de besteding van belastinggelden en zodoende vragen waarom er geen kosten-batenanalyse of MER voorhanden zijn in dit geval. Die zaken ressorteren onder onze bevoegdheidssfeer en niet onder die van het Antwerpse stadsbestuur. Het is evenwel in de eerste plaats uw verantwoordelijkheid, want u wordt geacht uiterst omzichtig te werk te gaan bij de besteding van de gemeenschapsmiddelen, aangezien u voor verscheidene domeinen bevoegd bent. Wat dit dossier betreft, schiet u op dat vlak schromelijk tekort. De antwoorden die me vandaag werden voorgeschoteld, waren uitermate zwak in ecologisch, maar zeker ook in economisch opzicht.

De heer E. Beysen : Hoe komt het dat u die vragen niet hebt gesteld tijdens de bespreking van het bestuursakkoord in Antwerpen ?

De heer H. Van Dienderen : Die vragen horen hier thuis.

Van Dienderen

Mijnheer de minister, u zei dat de kosten-batenanalyse aan nogal wat kritiek onderhevig is en dat men meer heil ziet in een "economische impactstudie". De verfijning van een bepaalde procedure of techniek zal ik zonder meer aanmoedigen en de heer Beysen heeft gelijk wanneer hij zegt dat we dit in een breder perspectief moeten bekijken. Ik voeg daar alleen aan toe dat een dergelijke studie ook effectief moet worden uitgevoerd vóór men zich in een financieel avontuur stort. Tot nu toe hoorde ik overigens niemand bevestigen dat die economische impactstudie er ook werkelijk zal komen in dit geval. Het betaamt niet een project aan te vatten louter en alleen omdat men er al jaren over praat of omdat bepaalde lobbygroepen er belang bij hebben en er een flinke duit aan kunnen verdienen. Gemeenschaps-gelden zijn al schaars genoeg. Bovendien schernt men ook hier weer met het werkgelegenheidsaspect, terwijl dat op andere domeinen amper ter sprake komt. Denk maar aan de vele banen die men zou kunnen scheppen of redden als die 10 miljard frank aan het openbaar vervoer zouden worden besteed. Waar is nu die bekommernis om de jobs van tienduizend spoorwegbeambten die op het spel komen te staan ?

Ten slotte betreur ik ten zeerste dat ik de teksten van de watervrdragten nog altijd niet heb ontvangen ondanks mijn dringend verzoek zowel aan u als aan de minister-president. Dat is ook de reden waarom ik niet over de meest recente informatie beschik. In de documenten die ik wél kon inkijken, lees ik dat Nederland in compenserende maatregelen en aanzienlijke bedragen voorziet teneinde de gevolgen voor het milieu op te vangen. Het gaat hier om ongeveer 1,7 miljard frank. Vlaanderen zal voor zowat de helft daarvan instaan. Die bepaling is bedoeld voor de Westerschelde. Worden er evenwel ook maatregelen genomen en middelen uitgetrokken aan Vlaamse

kant ? Nederland zet bovendien een vernuftig monitoring-programma op om de effecten te onderzoeken. Ook daar is men er dus niet van overtuigd dat het allemaal van een leien dakje zal lopen. Waarom doet Vlaanderen niet iets gelijkaardigs ? Deze vragen behoren weliswaar tot de bevoegdheidssfeer van minister De Batselier, maar u vertegenwoordigt hem hier.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer Van Dienderen, de coördinatie behoort inderdaad niet tot mijn taak. Wat het ecologische aspect en de werken in die zin betreft, werd binnen de Technische Scheldecommissie beslist een globaal bedrag van 1,7 tot 1,8 miljard frank uit te trekken ten behoeve van herstelmaatregelen. Ook Vlaanderen zal gelijklopend een initiatief ter zake nemen. De Technische Scheldecommissie moet evenwel de bepalingen daarvan nog vastleggen.

De heer H. Van Dienderen : Zal men gezamenlijk of in overleg met Nederland een vorm van monitoring toepassen ? Dat zou fantastisch zijn.

Minister T. Kelchtermans : Inderdaad, maar met dien verstande dat daarbij de aanbevelingen van de Technische Scheldecommissie worden opgevolgd. De monitoring zal hoe dan ook aan beide kanten van de grens gebeuren.

Ik weet nog dat onder meer inzake de dokwerken, waarvoor een kosten-batenanalyse werd uitgevoerd, men met een berekening op de proppen kwam waaruit bleek dat voor elke 100 frank die werd geïnvesteerd, het rendement 150 frank bedroeg. Dat refereert grotendeels ook aan de verdieping van de Schelde. Wat de compenserende maatregelen betreft, heb ik al geantwoord.

— *De heer E. Beysen treedt opnieuw als voorzitter op.*

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Van Dienderen werd tot besluit van deze

interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd.

Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens de volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

— *Het incident wordt gesloten om 11.15 uur.*

Interpellatie van de heer M. Olivier tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de uitvoering van de Protocolovereenkomst van 7 januari 1992 in verband met de verbreding van de Leie en de aanleg van de Westelijke Ring te Kortrijk

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Olivier tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de uitvoering van de Protocolovereenkomst van 7 januari 1992 in verband met de verbreding van de Leie en de aanleg van de Westelijke Ring te Kortrijk.

De heer Olivier heeft het woord.

De heer M. Olivier : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie zal zich in tijd verhouden tot die van de heer Van Dienderen zoals de Leie tot de Schelde, wat de omvang en het belang betreft, wel te verstaan.

De heer J. De Seranno : De Schelde dankt haar bestaan aan verschillende bijrivieren, dus mogen we het belang van de Leie niet onderschatten.

De heer M. Olivier : Het dossier kan op een lange geschiedenis bogen. In 1982 al staken de toenmalige liberale Belgische regering en de Franse re-

Olivier

gering de koppen bij elkaar om uiteindelijk een oplossing te formuleren in wat een "Frans-Belgische Conventie over de modernisering van de Leie" werd genoemd. De respectieve parlementen ratificeerden deze conventie vervolgens ook. Op 11 december 1985 sloten de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer Louis Olivier, en de stad Kortrijk een protocol af. De heer Sauwens, die in 1992 minister van Openbare Werken was, ondertekende op 7 januari van dat jaar een soort aanvullend protocol met de stad Kortrijk. Daarin waren een reeks bijstellingen van het eerder vermelde protocol opgenomen. Na een tussentijdse evaluatie kwam uiteindelijk een aangepast faseringsplan tot stand op 23 november 1992.

Bij analyse van de begroting voor 1995, stellen we vast dat de werken een hopeloze achterstand hebben opgelopen. Het protocol werd niet nageleefd, ondanks het formeel engagement dat de Vlaamse regering ter zake aanging.

Op 10 maart 1994 interpelleerde ik de minister in verband met de Leiewerken en de afwerking van de N58. Ik kreeg toen het volgende te horen : "De protocolovereenkomst van 7 januari 1992 tussen de Vlaamse regering en de stad Kortrijk blijft onverkort van kracht. Het is trouwens een onderdeel van een internationale verplichting. (...) De Vlaamse regering heeft nog steeds de vaste wil om de verbintenissen na te komen." In de resolutie die naar aanleiding van deze interpellatie werd ingediend, was een voorstel verwerkt dat in een opvolgingscommissie ter zake wilde voorzien. Die commissie werd nooit opgericht, hoewel zich daar heel wat goede redenen voor aandienen. Het is evenwel nog niet te laat.

De enige manier om een zekere opvolging van het dossier te verzekeren, is er vragen over te stellen of er interpellaties over te houden. In au-

gustus 1994 verklaarde de minister het volgende : "Ik neem mij voor het dossier van de toewijzing der werken met de nodige spoed te laten behandelen en de nodige kredieten in de begroting 1995 in te schrijven."

Dat hoort een parlamentslid natuurlijk graag. Maar het is even interessant te vernemen hoe die beloften werden geconcretiseerd.

Ik zal hier geen reeks cijfers citeren, maar bij de analyse van de begroting voor 1995 kunnen toch enkele conclusies worden getrokken. Ik heb u een volledig dossier overhandigd zodat wij een totaal overzicht krijgen van wat er reeds gebeurd is.

Einde 1994 was er reeds een gecumuleerde achterstand op de in het protocol ingeschreven budgetten van 106 miljoen frank voor de onteigeningen en van 501,3 miljoen frank voor de Leiewerken.

In de begroting 1995 werd voor de Leiewerken slechts een bedrag van 250 miljoen frank ingeschreven, wat vrij beperkt is gezien de aanzienlijke achterstand.

Zowel de stadsbesturen van Kortrijk, Roeselare en Menen als het studiecomité Leie en bijkanalen dringen aan op een spoedige uitvoering van deze werken. In het kader van het mobiliteitsvraagstuk, meer bepaald van de ontlasting van het drukke wegverkeer waarnaar ik tijdens een vorige interpellatie al heb verwezen, kunnen deze werken een belangrijk toegevoegde waarde betekenen. Wij zouden bijvoorbeeld ook kunnen profiteren van het vervoer vanuit Frankrijk naar Antwerpen.

Graag kreeg ik van de minister een antwoord op volgende vragen.

Waarom wordt zo lichtvaardig omgesprongen met een protocol dat de concretisering is van een geratificeerde internationale overeenkomst ?

Kan de minister de politieke gevolgen van het niet naleven van het protocol — ook in verband met Frank-

rijk — voldoende inschatten ? De lange voorbereiding en de eindeloze discussies hebben zeker bijgedragen tot een betere oplossing van het probleem.

Wat zal de minister ondernemen om de geloofwaardigheid in dit dossier ten opzichte van de partners te herstellen ?

Hoe zal de minister de opgelopen achterstand op budgettair vlak inlopen ?

Wat is de ultieme timing voor de volledige onteigening en de toewijzing en realisatie van de werken met het oog op de verbreding van de Leie en de aanleg van de westelijke Ring ?

Blijft de minister bij de intentie die hij heeft uitgesproken ter gelegenheid van mijn interpellatie van vorig jaar, met name de installatie van een opvolgingscommissie ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, dit probleem kwam in het verleden al ter sprake en de gedrevenheid van de heer Olivier liet ons vermoeden dat hij geregeld zou terugkomen op de afspraken die toen werden gemaakt. Wij hebben inmiddels al opvolgingsgesprekken gevoerd met de stad Kortrijk en met een aantal rechtstreeks betrokkenen.

Het is voor de goede interpretatie van het dossier toch nodig even te verwijzen naar de oorsprong van het dossier, namelijk enerzijds een document van 7 januari 1992 en anderzijds de beslissing van de Vlaamse regering van 7 januari 1992 en het aanvullend Leieprotocol van 22 januari 1992. Er is een duidelijk verschil tussen het document en de beslissing. Zoals u weet is het document door mijn "ambtsvoorganger" op het einde van de vorige regeerperiode — op de valreep — afgerond. Daarin werd een engagement voor meerdere jaren vastgelegd.

Kelchtermans

In het verleden werd die discussie toch al uitvoerig gevoerd.

Er werd wel formeel beslist dat wat in het document indicatief werd omschreven, ook effectief zou worden uitgevoerd. De timing blijft evenwel een eerder moreel engagement. In het kader van een eventuele opvolgingscommissie, moet worden onderzocht of dat moreel engagement ook voldoende geloofwaardig is en blijft. Daarbij moet rekening worden gehouden met aangebrachte argumenten waarvoor men al dan niet begrip kan opbrengen. Ik ben van mening dat we twee keer per jaar kunnen nagaan welke inspanningen in werkelijkheid worden geleverd om het indicatief programma te verwezenlijken en dus in hoeverre de verbintenis van de Vlaamse regering reikt om het ook echt uit voeren binnen de marges van de mogelijkheden. Dat kan dus gebeuren bij de budgetcontrole en bij het opmaken van de begroting.

In het beschikbaar budget voor 1994 werden bijna uitsluitend onteigeningen opgenomen, behalve dan de bouw van de Kasteelbrug. Voor 1995 ziet het ernaar uit dat de vooropgestelde werken nog dit jaar kunnen worden aanbesteed. Het eerste deelcontract ten belope van ongeveer 250 miljoen frank zal dus van start kunnen gaan.

Voor de tweede keer worden we, na een budgettaire achterstand, met een aanzienlijk aantal bijkomende werken geconfronteerd. Deze tendens lijkt zich hardnekkig door te zetten binnen het waterwegencircuit en het kan zodoende bijna een structureel probleem worden genoemd. De onverwachte uitgaven, die voornamelijk de binnenwateren betreffen, waren te wijten aan bruggen, kunstwerken die aan vervanging toe zijn zoals bijvoorbeeld de vier bruggen in Lier of aan investeringen van de NMBS die tot prioriteit worden uitgeroepen — denk maar aan Landegem en Ruisbroek. Hoewel er een

verbintenis is aangegaan, eist de NMBS toch voorrang omdat het bijvoorbeeld om een "prioritaire" lijn gaat. De waterwegen moeten dan maar volgen. Een ander aspect, dat we helemaal niet in de hand hebben en waarmee we nu twee opeenvolgende jaren te kampen hadden, is het herstellen van dijken en dergelijke. Ook die onkosten moeten dikwijls op dezelfde middelen worden verhaald als de beschikbare budgetten niet toereikend zijn. Dit alles doet niets af aan het engagement van de Vlaamse regering ter zake dat ik overigens al herhaaldelijk heb bevestigd.

De administratie Wegen en Verkeer kan nog niet van start gaan omdat eerst het programma van de Leieverbreiding en de oeverversterking moet worden afgerond. Toch zijn ook in dat verband precieze afspraken gemaakt wat het aandeel van de vermelde administratie in de werken betreft. Het gaat hierbij vooral om de afwerking van de Meensestraat, de reeds ontworpen N328 en het vak tussen de Magdalenastraat en de Aalbeeksesteenweg.

Ten slotte moeten we gezamenlijk de nood aan alternatieve financiering bespreken, ook binnen deze commissie. Om onze geloofwaardigheid te vrijwaren, zal het niet volstaan hier of op de tribune wat stoer te doen, maar zullen we met garanties over de brug moeten komen wat de nodige fondsen betreft. Ik sta nogal sceptisch tegenover het huidige bedrag van 30 miljard frank dat momenteel in het globaal investeringspakket zit. Als daarmee moet worden voldaan aan de behoeften van de havens, de waterwegen én de gewone wegen, dan lijkt het me -met het oog op het economisch belang van bepaalde projecten en het trage tempo waarmee alles wordt uitgevoerd- zinnig ook hier de hoogdringendheid in te roepen zoals bij het globaal waterzuiveringsprogramma het geval is geweest. Maar niet alleen in die materie hebben we voor een inhaaloperatie gepleit: ook in

de welzijnssector opteerden we met de serviceflats en in de sociale huisvestingssector met het Domus Flandria-project voor inhaaloperaties die op het eerste gezicht niet zo "sympathiek" lijken, maar die evenzeer vanuit belangrijke economische oogpunten en veiligheidsoverwegingen kunnen worden verdedigd. Ook in dit geval kan alternatieve financiering dus soelaas bieden.

De voorzitter : De heer Olivier heeft het woord.

De heer M. Olivier : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, hoewel ik het toch een beetje te algemeen vind met betrekking tot het concrete dossier van de Leie.

Ik heb wel begrip voor de omstandigheden, maar de waterhuishouding en het binnenlands verkeer zijn toch ook belangrijk.

Mijnheer de minister, ik vraag u begrip voor het feit dat men in een streek waar een dergelijke technische ingreep gebeurt, toch bepaalde verwachtingen heeft inzake onteigeningen. Die onteigeningen zijn op een versnelde wijze gebeurd, althans voor de werken die onmiddellijk moeten worden gestart. Men spreekt in dat verband van een nieuw bombardement in Kortrijk !

De stad Kortrijk weet graag waar ze aan toe is. Ik hoop dat u de opvolgingsbijeenvakkingen ernstig zult nemen en dat u spoedig zult beslissen over de samenstelling van de commissie, de kalender van de bijeenkomsten, enzovoort.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Uit de laatste besprekingen herinner ik me dat we het aan het stadsbestuur hebben overgelaten om ons een voorstel aan de hand te doen wat de oprichting en de timing van een dergelijke commissie betreft. Misschien kunt u het stadsbestuur daar nog even op

Kelchtermans

wijzen. Niets belet ons een plausibel voorstel gewoon te aanvaarden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

— *Het incident wordt gesloten om 1135 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid