

C173 – OPE19

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

3 mei 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de maatschappelijke-impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 3 mei 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De interpellatie wordt gehouden om 11.24 uur.*

Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de maatschappelijke-impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de maatschappelijke-impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in de loop van de jaren werden in dit Vlaams Parlement al veel vragen en interpellaties gewijd aan de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens.

Vorige vrijdag was ik aanwezig op een heel interessante en druk bijgewoonde receptie. De heer Traen werd er terecht gehuldigd voor zijn prestaties en inzet gedurende 25 jaar als voorzitter van de MBZ te Brugge. De receptie vond plaats in het gerenommeerde Oud Sint-Jan. De minister-president heeft in zijn toespraak op overtuigende wijze gepleit voor meer samenwerking tussen de Vlaamse havens. Het viel me op dat ridder Traen in zijn slotwoord, en ook de gouverneur van West-Vlaanderen, de heer Breyne, een belangrijke oproep hebben gedaan om aan Zeebrugge de kans te geven tot ontsluiting via de binnenvaart.

Een tijdje geleden heeft de Vlaamse regering beslist om via de administratie Waterwegen en Zee-

wezen het adviesbureau Technum om een maatschappelijke-impactstudie te vragen. In de studie zal de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens worden bestudeerd en worden mogelijke tracés voor nieuwe kanalen uitgetekend. Mijnheer de minister, ik heb een aantal maanden geleden reeds een schriftelijke vraag gesteld over dit onderwerp. U antwoordde me toen dat de studie klaar zou zijn tegen het einde van de maand maart. Ik ga er dan ook van uit dat mijn interpellatie op het goede moment komt.

Onder meer uit een artikel in het weekblad Knack heb ik vernomen dat het adviesbureau Technum vier alternatieven heeft bestudeerd. Het eerste is een nieuw kanaal langs de expresweg N49. Het zou lopen van Zeebrugge via de sluis met Balgerhoeke op het grondgebied van Eeklo, over het Meetjesland naar het kanaal Gent-Terneuzen. Het kanaal zou meer bepaald uitkomen op het grondgebied Zelzate-Evergem. De tweede mogelijkheid is een opwaardering, verdieping en verbreding van het afleidingskanaal van de Leie, het zogenaamde Schipdonkkanaal. Tot Balgerhoeke zou hetzelfde tracé worden gevolgd, maar daarna zou het meer zuidwaarts lopen door de gemeenten Maldegem, Zomergem en Merendree, waarna het zou aansluiten op het kanaal Oostende-Brugge-Gent. Het derde alternatief is de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende, maar dat levert heel wat moeilijkheden met bruggen op in de omgeving van Brugge. Het vierde alternatief is het gebruik van het zeetraject en de Westerschelde, of de zogenaamde estuariere vaart met shortsea shipping of met een afgeleid systeem met een dokschip.

Ik neem aan dat, in het licht van de studie van Technum, alle mogelijke oplossingen werden onderzocht. Ik heb de studie nog niet onder ogen gekregen. Ik weet ook niet of de resultaten al zijn vrijgegeven. Ik heb grote verwachtingen en hoop dat u een en ander bekend zult maken. Van elk alternatief wordt de impact op de verschillende as-

De Roo

pecten van de maatschappij ingeschat, maar ook de veiligheid, de ecologie, het effect op water en natuur, en de toename van het overstromingsgevaar komen in de studie aan bod.

Naast de maatschappelijke-impactstudie heeft het departement LIN van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap opdracht gegeven voor een studie voor het opstellen van een strategisch plan voor de haven van Zeebrugge. Dit plan zou de leidraad vormen voor het nemen en uitvoeren van een heel pakket maatregelen om de haven, rekening houdend met de naaste ruimtelijke omgeving, de functie van strategische poort van Vlaanderen te laten vervullen.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal concrete vragen. Hoever staat het met de studie? Kunnen reeds resultaten worden bekendgemaakt? Wat leert de studie ons?

Een infrastructurele ingreep kan ertoe leiden dat bepaalde wegen die door de lokale bevolking worden gebruikt, worden doorgesneden. We moeten ook eens denken aan de invalshoeken recreatie en ecologie. Komen fiets- en wandelpaden in het gedrang? Voor om het even welk tracé, uitgezonderd dat over zee, zullen wellicht ook heel wat onteigeningen nodig zijn.

De studie zou ook rekening houden met cultuur-historische, esthetische en archeologische waarden van de betrokken landschappen. De eventuele versnippering van de natuurlijke structuren als gevolg van de aanleg van een nieuwe vaartweg moet worden bestudeerd, alsook de verzilting en de effecten op het grondwater en de waterbalans. Uiteraard zal deze studie een nauwkeurige kostenraming van iedere kanaalvariant moeten voorleggen.

Kunt u de diverse sociale, culturele, milieu- en economische gevolgen van de voorgestelde tracés schetsen? Welk tracé zal door de Vlaamse regering worden weerhouden? Indien men het tracé van het Schipdonkkanaal kiest, hoe breed en hoe diep zal het tracé zijn op het grondgebied tussen Heist en Merendree?

Voor een andere vraag baseer ik me op een artikel uit Knack met de titel 'Moeten er nog kanalen zijn?' Ik citeer: 'Het moge duidelijk zijn dat opdrachtgever en uitvoerder van de maatschappelijke-impactstudie op zijn minst een gemeenschappelijk belang kunnen hebben. Ze willen kanalen graven, verbreden of verdiepen om Zeebrugge landin-

waarts te ontsluiten en helpen zo meteen bagge-raars aan een nieuwe meerjarenopdracht van enkele tientallen miljarden. Bovendien moeten dan ook nog nieuwe sluizen, bruggen en verbindingswegen worden aangelegd. De primordiale vraag of Zeebrugge eigenlijk wel behoefte heeft aan een kanaalverbinding met de Schelde en Rijn moest vooral worden vermeden'. Werd in het verleden een behoeftestudie opgesteld voor deze ontsluiting van Zeebrugge? Zo ja, wat zijn de resultaten? Denkt men aan de optie van alternatieve transportmogelijkheden zoals het spoor en de estuaire vaart, beter bekend als shortsea shipping?

Het politiek en economisch landschap waarin de havens evolueren, is ingrijpend aan het veranderen met het nieuwe Havendecreet. Vorige vrijdag werd nog eens benadrukt dat de commerciële uitbouw van een haven ten laste zal zijn van de haven zelf. De toegankelijkheid en bereikbaarheid echter is een opdracht voor de Vlaamse overheid. Wil u in de richting gaan van een kanaalontsluiting? Zo ja, is de Vlaamse overheid dan gehouden om de kosten daarvan zelf te dragen?

Schepen Termont van Gent stelt dat ongeacht de kostprijs van een ontsluiting van Zeebrugge via de binnenvaart, het ecologisch en maatschappelijk onverantwoord is om daarvoor een groot deel van Oost-Vlaanderen open te rijten. Terwijl Gent al jaren een tweede binnenvaartsluis in Evergem en een tweede sluis in Terneuzen nodig heeft. Daarnaast is volgens schepen Termont het eventueel uitbaggeren en verbreden van een bepaald tracé niet eens in een meerjarenplan van de Gentse zeehaven opgenomen. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de twee sluizen waarvoor de Gentse haven vragende partij is?

Wanneer verwacht u, tot slot, de resultaten van de studie voor het opstellen van een strategisch plan voor de Zeebrugse haven? Mijns inziens is een nieuw kanaal graven totaal onbespreekbaar in de streek. Ik denk dat er een meer realistische oplossing moet komen. Ik ben dan ook erg benieuwd naar het antwoord van de minister.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijn fractie kijkt ook uit naar de studie. Ons standpunt blijft echter duidelijk : we zien een nieuw kanaal niet zitten. Wel pleiten we voor het optimaliseren van de bestaande wegen en bestaande infrastructuur. We pleiten er verder ook voor om de 174 hectare die in het vogelrichtlijngebied ligt, te vrijwaren. Als het echt

Declercq

niet anders kan, pleiten we voor een derde en vierde spoor.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, tijdens de vorige discussie over de verdieping van de Westerschelde hebben we het over complementariteit gehad. Niemand van ons is tegenstander van complementariteit tussen de verschillende Vlaamse havens in de Scheldedelta. De heer De Roo haalt aan dat een aantal van die havens een betere ontsluiting moeten krijgen op het achterland. Daartoe kunnen kanalen worden gegraven of bestaande kanalen worden uitgediept. Daartegen bestaat echter heel wat maatschappelijke weerstand. Ik denk niet dat dat denkkader nog verder moet worden onderzocht.

Er blijft dan maar een oplossing over, met name de estuaire vaart. Daar zijn twee alternatieven voor. Het eerste is het bouwen van een dokschip. Dat heeft voormalig parlementslid Coens verschillende keren gevraagd. Dat is echter een dure oplossing die niet altijd aangewezen is. De experimenten met de 'lashvaart' in Amerika bijvoorbeeld zijn stopgezet omdat ze niet rendabel zijn. Een tweede alternatief is de shortsea shipping, meer bepaald het organiseren van kustvaartdiensten tussen de zeehavens en het achterland. Dat is ons inziens de meest aangewezen oplossing, ook voor Antwerpen.

Het blijft natuurlijk wel zo dat Europa hier angstvallig op de loer zal liggen. Hoe gaan we zo'n shortsea-shippingdienst organiseren? Laten we dat in handen van de privé-sector? Rekenen we daarvoor dan de gebruiker of de verlader een kostprijs aan? Of zou het een overheidsdienst kunnen worden, die ter compensatie van baggerkosten die dan niet gemaakt moeten worden, de gebruikers van de havens in de Scheldedelta een shortsea-shippingdienst aanbiedt? Die zou dan verschillende rivierschepen die ook de kust kunnen opvaren, kunnen bouwen en in dienst nemen. Die schepen zouden dan door eigen mensen bemand worden. Die dienst zou dan kosteloos worden aangeboden aan de gebruikers.

Dit is trouwens niet mijn idee, het is een idee dat enkele maanden geleden al werd gelanceerd in kringen van de Antwerpse haven. Dat gebeurde op het moment dat werd vastgesteld dat de maximalistische visie weinig of geen succes had. Mijnheer de minister, hebt u daar al over nagedacht? Is zo'n shortsea shipping, gratis aangeboden door de Vlaamse overheid, iets realistisch? We maken geen

extra kosten inzake uitbaggering en beveiligingswerken, die we anders wel zouden maken. Is dat realistisch? Hoe staat Europa daartegenover? Zijn daar al studies over verricht?

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ongeveer twintig jaar geleden stond de helft van West-Vlaanderen op stelten toen sprake was van het Noorderkanaal. Dat was een idee van de toenmalige gouverneur d'Outrive d'Ydewalle. Rekening houdend met de mogelijke impact op de polders werd echter al snel duidelijk dat het Noorderkanaal er nooit zou komen. Ook nu zal zo'n kanaal compleet onbespreekbaar zijn voor de helft van West-Vlaanderen.

Ik wil het ook hebben over de verbinding tussen Oostende en Gent via Brugge. Het gaat hier immers ook over een aantal beschermde sluisen op het kanaal Oostende-Brugge, bijvoorbeeld in Oudenburg. Een tweetal jaar geleden hebben die een beschermd statuut gekregen.

Dan is er ook nog een derde punt. De maatschappelijke-impactstudie zou toch eens moeten kunnen aantonen dat niet elke haven alles kan doen. Ik heb het dan niet alleen over Antwerpen, maar ook over de kleinere havens. Ik denk in dit verband aan de visserijsector in Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Ze moeten per se elk een jachthaven, een vissershaven en een containerhaven hebben. Over dat aspect moet toch ook eens gesproken worden.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, nog voor de studie bekend is, zijn we blijkbaar nu al allerlei oplossingen aan het bespreken. Ik hoop dat we dit rustig kunnen bespreken aan de hand van de resultaten van de studie. Daarin worden ongetwijfeld de voor- en nadelen geschetst. Op die manier kunnen we dan onbevooroordeeld over de mogelijke oplossingen praten. Ik kijk uit naar de studie en wil me nu nog niet uitspreken over een welbepaalde keuze voor een of andere formule.

Ik wil alleen nog het volgende zeggen. Als men zelfs vanuit Antwerpen de oplossingen begint aan te dragen voor de kusthavens, dan moeten we echt wel op onze hoede zijn. (*Gelach*)

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : We moeten er ook van uitgaan dat niet elke haven grenzeloos kan groeien. We moeten in ieder geval eens een grondige discussie voeren over wat welke haven precies kan krijgen.

De voorzitter : In de goedgekeurde resolutie is duidelijk sprake van een gemeenschappelijk havenbeleid.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, de administratie Waterwegen en Zeewezen heeft op basis van een verzoek van de vorige Vlaamse regering een studie laten verrichten naar de ontsluitingsmogelijkheden via de binnenvaart van de Vlaamse kusthavens. Alle mogelijke opties, ook die langs de kustzijde en via de Schelde, worden daarbij in overweging genomen worden.

De studie wordt gekenmerkt door een hoog multidisciplinair gehalte. Terwijl in het verleden bijna enkel de economische functie van dergelijke projecten werd onderzocht, worden in deze studie ook elementen als de sociale, culturele en ecologische impact grondig geëvalueerd. Hierbij wordt niet over één nacht ijs gegaan, aangezien items zoals geohydrologie, archeologie, cultuurgeschiedenis en landschapstudie deel uitmaken van de studie.

In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord moet voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld, dat onder meer uitgaat van een maximale bescherming van de omliggende woonzones en het behoud en het versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten de havengebieden. Ik laat opmerken dat de impact buiten de havengebieden expliciet vermeld wordt in het Vlaams regeerakkoord, terwijl zuinig ruimtegebruik hierin tevens een sleutelbegrip is.

Rekening houdend met de bepalingen van het Vlaams regeerakkoord werd geoordeeld dat de uitbouw van de kusthavens en de planning met betrekking tot hinterlandontsluitingen beter op elkaar moeten worden afgestemd. Mede daarom zullen de voorlopige resultaten van de maatschappelijke-impactstudie ter beschikking worden gesteld van de werkgroepen strategische planning voor de haven van Zeebrugge.

Overleg met betrokkenen in de regio waarop de hinterlandontsluitingen significante impact kunnen hebben, ook buiten de havengebieden, maakt deel uit van de maatschappelijke-impactstudie en wordt

onder meer op 9 mei 2001 door de administratie georganiseerd. De administratie Waterwegen en Zeewezen wenst op deze wijze haar oor te luisteren te leggen bij de colleges van burgemeester en schepenen in die regio's.

Mijnheer De Roo, mij uitspreken over de zeer gedetailleerde vragen van uw interpellatie die soms louter op mediaberichten gestoeld zijn, is gezien de stand van het onderzoek en de uiteengezette methodologie dan ook voorbarig. Logischerwijze zal later nog meer gedetailleerd onderzoek gebeuren naar de bereikbaarheid van de kusthavens via de verschillende modi.

Het is niet mijn intentie om op korte termijn infrastructuurle beslissingen voor te leggen aan de Vlaamse regering met betrekking tot de hinterlandontsluiting van de Vlaamse kusthavens via de binnenvaart. Het is niet de bedoeling dat de lopende maatschappelijke-impactstudie dient om dat soort van beslissingen voor te bereiden. Voor de duidelijkheid wens ik te benadrukken dat het om een beleidsvoorbereidende studie gaat, en niet om een onderzoek van de realisatie van concrete infrastructuur.

Als bevoegde minister wil ik niet overhaast te werk gaan, want de uitvoering heeft een invloed op de mobiliteit in Vlaanderen in het algemeen en in andere havengebieden in het bijzonder. Ik heb niet te bedoeling te komen tot een lijstje van wat we willen realiseren ; dat moet gebeuren aan de hand van realisatiestudies. Ik wil er op een wetenschappelijke wijze toe komen een aantal zaken van de politieke agenda te laten verdwijnen. Op basis van die studie moeten we kunnen zeggen wat er wordt geschrapt. Er zijn een paar oude verhalen die steeds opnieuw worden opgerakeld en tot beroering leiden. Dat is niet goed. Als die voorstudie ons kan helpen om onrealistische voorstellen aan de kant te schuiven, dan hebben we vooruitgang geboekt.

Ik wil even in de toekomst kijken, hoewel ik weet dat dit gevaarlijk is. Zonder op de ontwikkelingen vooruit te willen lopen, is het alternatief van het zeetraject en de Westerschelde zeker het onderzoeken waard. Zelfs als men in Gent geraakt, is men meestal nog niet waar men eigenlijk moet zijn. Men moet in Antwerpen geraken. Als we dat allemaal erg serieus onderzoeken, kunnen we stappen vooruit zetten.

De heer De Roo vroeg hoe het zit met Evergem. Evergem zit in het fysisch programma. We voeren met Nederland gesprekken over Terneuzen. De

Stevaert

heer Penris vroeg 14 meter, maar nu zegt hij iets totaal anders.

De heer Jan Penris : We moeten pro-actief denken. Daarnet had ik nog hoop ; nu niet meer.

Minister Steve Stevaert : Dit zijn geen goede signalen voor Nederland. Deze oplossing is niet haalbaar als we ook niet tal van andere knelpunten wegwerken. In het licht van de Europese regelgeving is dat niet haalbaar. Vergeet dat maar ; we halen dat nooit.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Ik zou de minister willen vragen de impactstudie ter beschikking te stellen als ze af is. Dat is essentieel voor goed parlementair werk. Ik begrijp de voorzichtigheid van de minister bij het beantwoorden van de concrete vragen. Toch is er iets dat ik wil benadrukken. Een nieuw kanaal door het Meetjesland, parallel met de N49 – die op termijn tot een autosnelweg wordt omgebouwd -, is voor de streek onbespreekbaar. Dat zou zware economische, sociale en ecologische gevolgen voor de streek hebben – ook voor de waterhuishouding. Want deze ‘oplossing’ zou ertoe leiden dat men door het waterwingebied van Kluisen een nieuw kanaal moeten aanleggen. Ik zou u willen vragen om die mogelijkheid zelfs niet in overweging te nemen ; men moet op zoek naar alternatieven.

Ik zal met veel belangstelling de impactstudie bekijken. Verder heb ik begrepen uit wat de minister heeft gezegd – en ook uit wat hij niet heeft gezegd – dat er geen middelen voorhanden zijn om vele miljarden frank te besteden aan het graven van nieuwe kanalen van en naar Zeebrugge.

De voorzitter : Ik heb zelf nog een bedenking. De minister zei hier dat we niet in Gent, maar in Antwerpen moeten geraken. Eigenlijk zouden we met de hulp van de almaar voortschrijdende zeevaarttechnologie nog verder moeten kunnen geraken. In Duitsland zijn er nogal wat autoconstructeurs. Ford en Opel in Rüsselsheim zoeken een weg om hun auto's van Europa naar Engeland en nog verder op een milieuvriendelijke wijze naar Zeebrugge te vervoeren. We stellen de laatste tijd vast dat de grote rederijen die zich bezighouden met het vervoer van auto's en het ruimtelijke ordening-verkeer in het algemeen naar Zeebrugge trekken. Zo heeft Walenus-Willemsen Zeebrugge boven Antwerpen als aanvoerhaven gekozen. Het is van be-

lang dat we een middel vinden om de producenten van Mannheim, Keulen en Bochum en omstreken op een milieuvriendelijke wijze toegang tot Zeebrugge te geven. Uit een studie blijkt dat ook Genk daarin is geïnteresseerd.

Men moet afstand doen van het wegverkeer, en het vervoer per trein van grote aantallen auto's is moeilijk. Men is op zoek naar een schip dat zowel de Maas als de Rijn kan bevaren, maar toch ook zeewaardig is. Zo'n oplossing zou het graven van nieuwe kanalen overbodig maken. Het volstaat alleszins niet om Antwerpen te bedienen, en het is zeker niet aangewezen om dat te doen op kosten van de Vlaamse overheid.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, u formuleert een mooie en correcte doelstelling, maar helaas zijn de mogelijkheden daartoe niet onbepaald. Dit leidt ons bijvoorbeeld naar het dokschip dat een gigantische doorbraak zou kunnen betekenen. Keerzijden van dit avontuur zijn evenwel de mogelijke beschadigingen en de krappe timing. Er mag daarbij niets mis gaan, want daardoor zou een enorm tijdverlies ontstaan.

Wat het inlandse aspect betreft, verwijs ik ook naar onze binnenvaartschepen. Voor het transport vanuit de Limburgse Ford-fabrieken bijvoorbeeld is er behoefte aan een nieuw type van binnenvaartschip dat de afgewerkte auto's kan ophalen en dat tegelijkertijd ook als containerschip kan dienen. Omdat dit type thans nog niet voorradig is, zal dit vanwege de overheid heel wat maatwerk vergen. De overheid moet immers contacten leggen met de binnenschippers én met de bedrijven die hun logistiek op zeer korte termijn uitbesteden, wat een weerslag heeft op het kapitaal van de binnenscheepvaart.

Misschien moet de overheid op dat vlak een rol spelen. Helaas beschikken we nog niet over de instrumenten om ons logistiek denken te hervormen. Misschien kan dit gebeuren in overleg met minister Van Mechelen, die als minister van Economie instrumenten zou kunnen aanreiken om werk te maken van de ombouw van ons transport, meer in het bijzonder van onze waterwegen.

We moeten in ieder geval blijven investeren in de uitbouw van onze waterwegen, maar we moeten ook een hefboom creëren met betrekking tot de privé-initiatieven inzake de waterwegen.

De voorzitter : Ik stel vast dat we na de nieuwe denkwegen nu ook de nieuwe denkkkanalen hebben.

Voorzitter

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.57 uur.*
