

C41 – OPE5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

23 oktober 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van het voltooiën van de ring rond Brussel, naar aanleiding van de recente verkeersproblemen	1
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het standpunt van Nordrhein-Westfalen over het tracé van de IJzeren Rijn	3
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de nieuwe verklaringen van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat betreffende de Scheldeverdieping	7
Met redenen omklede motie	11

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noodzaak van het voltooiën van de ring rond Brussel, naar aanleiding van de recente verkeersproblemen

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mevrouw de minister, geachte collega's, de verkeersproblemen zijn al niet meer zo recent, want mijn vraag dateert al van een tijd geleden.

Ik heb de Handelingen van de commissievergadering van vorige week gelezen. Daaruit blijkt dat ik geen verduidelijking heb gekregen over de thema's die ik aanraak. Bovendien zijn er nieuwe feiten die me aangezet hebben tot het stellen van deze vraag. De aanleiding tot mijn vraag was de zoveelste file op de Brusselse binnenring na een ongeval, waarbij het probleem van congestie op het noordelijke deel van de ring nog eens duidelijk werd.

De Brusselse ring is verzadigd, en om een impasse te vermijden, moeten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen het eindelijk eens geraken over het voltooiën van de ring in het zuiden. Het Vlaams Economisch Verbond lanceerde die oproep reeds in 2003. Federaal minister Landuyt sprak in 2005 over een 'historische fout' om dit na te laten. En minister Van Brempt bevestigt in 2007 dat "bovenop het START-programma bijkomende investeringen in de vervoerscapaciteit noodzakelijk zijn". Zij spreekt over een studie om de verbinding in het zuiden van Brussel mogelijk te maken. Ook de provincie Vlaams-Brabant spreekt zich in die zin uit en is gewonnen voor een sluiting van de ring in het zuiden.

Iedereen lijkt overtuigd van de noodzaak, maar het dossier stagneert omdat de ring rond Brussel meerdere gewesten bestrijkt. Er is een intergewestelijk forum opgericht waar een 'streefbeeldstudie' opgestart werd. Aangezien deze studie zonder timing en verplichtingen is, lijkt het veeleer een uitvlucht dan een kordate stapsgewijze aanpak.

Kunt u bevestigen, mevrouw de minister, dat de belofde studie in uitvoering is? Zo ja, wat is de concrete timing? Wat zijn de aangegane verbintenissen? Wat is de voorlopige conclusie over het sluiten van de ring rond Brussel? Wat zult u ondernemen als de andere gewesten hun verantwoordelijkheid niet nemen? Welke flankerende mobiliteitsbevorderende maatregelen stelt u voorop in afwachting van de voltooiing van de ring?

Intussen kon iedereen in de pers uitgebreid kennis maken met uw plannen voor de uitbreiding van de ring in het noorden. Hierover ging ook het debat in deze commissie van vorige week. Wat ik onthou uit het verslag is dat er nog veel wazig en onzeker is en bestudeerd moet worden. Ik citeer: "Over die ontwerpen zijn nog geen definitieve beslissingen genomen. Het is dus te vroeg om daar vandaag uitspraken over te doen". Verder zegt u: "Mochten de plannen van de dubbele ring gerealiseerd worden, wat vandaag nog niet beslist is (...); het is nu nog iets te vroeg om al uitspraken te doen over beslissingen daarover; verder overleg en betrokkenheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is absoluut noodzakelijk".

Het is dus wel duidelijk dat de Vlaamse Regering opteert voor het verbreden van de ring in het noorden. Dat is ook de bevoegdheid van de Vlaamse Regering. Maar hoe meer rijstroken er zijn, hoe meer verkeer er aangezogen wordt. Er is de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde die steeds zal blijven. Er zijn problemen met het ruimtelijk structuurplan. Er is overlast van de ring in de gemeenten. Dat is vorige week allemaal al opgesomd.

Op een schriftelijke vraag over de kostprijs van de aanpassingen van de ring in het noorden, antwoordde u: "Op het viaduct zullen vier rijstroken in gebruik worden genomen. De studieopdracht voor dit wegvak die eventuele aanpassingen op en aan het viaduct moet bestuderen en ontwerpen, is nog niet aanbesteed zodat er nog geen resultaten of kostprijs worden meegedeeld. Omdat een dergelijk project nog niet eerder werd bekeken, laat staan bestudeerd, is het onmogelijk op een kort tijdsbestek een degelijke raming te maken. Eerst moeten nog een aantal belangrijke randvoorwaarden ingevuld worden om een raming te kunnen opmaken".

Over de mobiliteit in Brussel heb ik minister Van Brempt een aantal vragen gesteld, ook over de sluiting in het zuiden. Ik kreeg de volgende antwoorden: "Het overleg tussen de betrokken administraties heeft nog niet geleid tot een afgewerkt en door beide administraties aanvaard ontwerp van samenwerkingsovereenkomst. Ook is het bestek van de studieopdracht nog niet helemaal op punt gezet omdat de visies van beide gewesten niet helemaal gelijklopend zijn, maar de besprekingen hierover – na enige windstilte – worden terug aangevat met de bedoeling tegen het einde van dit jaar tot een afronding te komen. Dit betekent natuurlijk dat op dit ogenblik de eigenlijke studie nog niet is gestart." Ze stelt ook dat het onmogelijk is een kostprijs voor een mogelijke sluiting van de ring ten zuiden van Brussel te bepalen omdat er nog geen zicht is op

dit project: hoe en waar zal worden aangesloten op de huidige ring, gaat het om een volledige of gedeeltelijke ondertunneling enzovoort.

Als er absoluut nog geen raming van kosten is voor deze oplossingen – noch voor het noorden, noch voor het zuiden –, waarom wimpelt u dan steeds de optie van de sluiting van de ring in het zuiden af als te duur? Dat konden we in de pers lezen. U kent het kostenplaatje van de werken in het zuiden niet, maar u kent het kostenplaatje van de werken in het noorden evenmin, en vooral niet van de aanpassingen aan het viaduct. Waarom selecteert u deze optie dan niet? Zijn de besprekingen waar minister Van Brempt naar verwijst, inderdaad aan de gang? Die zouden op het eind van het jaar afgerond moeten zijn. Zijn er tussentijdse resultaten?

Een ander aspect zijn de plannen van de Brusselse regering met de terreinen van Schaarbeek-Vorming, 200 hectaren groot. Volgens het beleidsplan van de Brusselse regering wordt dit een voetbaltempel, een concertstadion, een congrescentrum, een commercieel centrum, een havenuitbreiding en een mogelijkheid tot woningbouw. De lokale overheden maar ook het Vlaamse Gewest hebben hier een vinger in de pap. Bij Schaarbeek-Vorming ligt een onafgewerkt stuk E19. Door dat af te werken, zou het stadion ontsloten worden via de ring en de autosnelweg. Alleen ligt dat stuk op Vlaams grondgebied en moeten alle partners snel rond de tafel gaan zitten.

Dit project zal leiden tot een file bij elk concert en elke match, bovenop de dagelijkse files. Wordt het geen tijd om te praten met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het te hebben over gedeelde projecten en gedeelde lasten? Is het niet mogelijk bij de Brusselse regering aan te dringen op een concreet project over het sluiten van de ring in het zuiden? Ik heb een déjà vu en denk aan het dossier van de luchthaven van Zaventem: het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil wel de lusten, maar niet de lasten. Het wil een megalomaan project, maar de mobiliteitsproblemen, de congestie en de overlast zijn voor het Vlaamse Gewest.

Vermits uit uw antwoorden en die van minister Van Brempt kan worden opgemaakt dat er nog veel bestudeerd en berekend moet worden, is het misschien niet slecht eens aan te dringen op het onderzoeken van de ondertunneling in het zuiden. Bij een verkeersinfarct of een ongeval is het immers steeds beter een tweede uitweg te hebben. Is er al overleg geweest binnen de Vlaamse Regering over de plannen van de Brusselse regering? Welk standpunt neemt de Vlaamse Regering in? Bent u van plan te overleggen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over die sluiting in het zuiden of te onderhandelen, zodat het een win-winsituatie wordt? Heeft de Brusselse regering reeds een vraag tot overleg gesteld, of hebt u daarvoor al initiatieven genomen? Zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Een aantal jaren geleden liet men naar aanleiding van de vernieuwing van de slijtlaag op het viaduct van Vilvoorde gedurende een aantal maanden het verkeer over vier rijstroken passeren. Het verkeer is naderhand opnieuw op drie rijstroken teruggebracht omdat het viaduct niet bestand zou zijn tegen verkeer over vier rijstroken. Ik hoor dat er een studie in de steigers staat om te overwegen om het verkeer over vier rijstroken te laten rijden. Gaat die studie over de technische haalbaarheid ervan? Ik weet heel zeker dat het verkeer ooit op vier rijstroken heeft gereden en weer werd teruggebracht op drie rijstroken, omdat het viaduct technisch niet voorzien was op die toestand.

Gaat het over vier rijstroken in beide richtingen of enkel in de richting van Groot-Bijgaarden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, ik dank u voor de vragen. Mevrouw Van Linter, ik heb eerstdaags een overleg over alle mogelijke dossiers die onze gezamenlijke bezorgdheid wegdragen.

Vorige week is er een antwoord bezorgd op wat er gebeurt aan de noordkant. Dat past in het START-project. Daar kunnen we al concreter in worden, maar we zijn nog bezig met een aantal studies.

Er is een voorstel om de noodzaak en de effecten van het sluiten van de ring ten zuiden van Brussel te onderzoeken als een scenario in een streefbeeldstudie die opgemaakt wordt voor de westelijke ring, dit is het wegvak van de ring vanaf de E40 in Groot-Bijgaarden tot in Halle. Zoals in elke streefbeeldstudie moet dit scenario dan tegenover andere mogelijkheden, zonder de sluiting of varianten, worden afgewogen. Omdat de ring ter hoogte van Anderlecht en Vorst op Brussels grondgebied ligt en, afhankelijk van het gekozen tracé, de sluiting helemaal of grotendeels is, moet deze studie in samenwerking met het ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden opgesteld en uitgevoerd.

De kostprijs hiervan zal, in overeenstemming met het principiële akkoord, door de beide gewesten worden gedragen. Hiervoor moet evenwel nog een overeenkomst worden opgemaakt. Het bestek voor deze streefbeeldstudie van de westelijke ring is in voorbereiding, maar wordt nog samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest besproken. Deze studie is dan ook nog niet in uitvoering, zodat het voor mij onmogelijk is om een stand van zaken te geven. Het bestek wordt nu opgemaakt. De studie zal er komen, maar we moeten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wel meekrijgen. Een concrete timing of resultaten kan ik nog niet geven. Het voorstel ligt op tafel om mee te nemen in de streefbeeldstudie.

De realisatie van een eventuele sluiting is ondenkbaar zonder de medewerking en het akkoord van de overige betrokken overheden. In afwachting van de resultaten van deze en eventuele nog volgende studies, werkt de Vlaamse overheid volop verder aan de andere gekende projecten, die we vorige week hebben besproken, namelijk START, het Gewestelijk Expresnet (GEN), het Regionet Brabant-Brussel en andere doorstromingsprojecten voor het openbaar vervoer die de mobiliteit op en rond de ring naar en van Brussel en de Rand ten goede moeten komen.

U hebt melding gemaakt van krantenknipsels waarin bepaalde plannen uit de doeken gedaan worden door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. U vraagt naar het standpunt van de Vlaamse Regering ter zake. Het standpunt van de Brusselse regering daarover is nog niet formeel meegedeeld aan de Vlaamse Regering, maar eerst-daags vindt een overleg plaats met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest waar dat punt op de agenda staat.

Het viaduct van Vilvoorde is niet berekend op de belasting van verkeer over vier rijstroken. In de studie wordt onderzocht of het wenselijk is om het viaduct van vier rijstroken te voorzien. Dan zullen de nodige conclusies moeten getrokken worden over een versteviging of een aanpassing van het viaduct.

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zie opeens een opening die er voorheen niet was. U hebt gezegd dat alle suggesties welkom zijn. Wel, ik ga daarop in en doe nogmaals de suggestie om aan te dringen bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de ring in het zuiden te voltooiën omdat er dan een vluchtweg is bij ongevallen en buitensporige files. Het is nu het moment om te overleggen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in het kader van het project van Schaarbeek-Vorming. Die plannen komen niet uit een krantenknipsel, maar uit het beleidsplan van de Brusselse Regering. Ik meen dat het concrete plannen zijn.

Ik ben tevreden dat u duidelijk laat merken dat er een opening is en dat er eventueel over kan worden gepraat.

Minister Hilde Crevits: Alle suggesties zijn inderdaad welkom, maar uiteraard moet de kostprijs mee in rekening worden gebracht, want die zal een belangrijke factor blijven.

– *De heer Jul van Aperen treedt als voorzitter op.*

De heer Flor Koninckx: Loopt de studie al over de wenselijkheid om het viaduct van Vilvoorde op vier rijstroken te brengen?

Minister Hilde Crevits: Vandaag is de milieu-effectenrapportage in voorbereiding. In opvolging daar-

van zal een technische ontwerpstudie moeten worden gemaakt. Er is nog geen concrete timing voor.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het standpunt van Nordrhein-Westfalen over het tracé van de IJzeren Rijn

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik besef heel goed dat u niet de eindverantwoordelijkheid hebt, zeker niet wat de spoorwegen betreft, maar desondanks is de IJzeren Rijn voor Vlaanderen van enorm groot belang.

We hebben bij de presentatie van daarnet kunnen vaststellen dat de E313 ondertussen een rubberen Rijn is waar zich heel wat zwaar transport op beweegt. Op basis van de ontwikkelingen in de Antwerpse haven verwachten we dat de trafiek daarop in de toekomst nog zal toenemen, buiten de autonome groei, met als gevolg dat we het project IJzeren Rijn nauwlettend zullen moeten opvolgen.

Er is al veel over gezegd, zowel in de plenaire vergadering als in de commissievergaderingen. Te pas en te onpas komen er berichten uit Nederland, maar nu ook uit Duitsland, meer bepaald uit de deelstaat Nordrhein-Westfalen die stelt dat de IJzeren Rijn helemaal nog geen verworvenheid is. Een aantal bewindvoerders kant zich ook tegen de aanleg over het historische tracé. Uiteraard is de medewerking van de Duitse overheid erg cruciaal voor de verwezenlijking van dit project.

Ook de Nederlandse positie is niet eenduidig en lijkt – dit is mijn interpretatie – sedert jaren gericht op vertragsmanoeuvres om het Nederlandse alternatief voor de IJzeren Rijn, de Betuwelijn, als internationale spooras een comparatief voordeel te geven. Eveneens hebben voor de vakantie de Nederlandse minister en de Tweede Kamer standpunten uitgewisseld over het tracé. Daar is nog geen duidelijkheid over.

Er is afgesproken dat de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) uit 2001 zal worden geactualiseerd en aangevuld. Begin 2008 wordt de nieuwe actuele MKBA opgeleverd. In het licht van de politieke discussies in Duitsland en Nederland is de vraag natuurlijk op basis van welk tracé deze studie wordt opgemaakt en of ze op het ogenblik van publicatie niet reeds achterhaald zal zijn. Door het voortdurend

gehacketak en de onzekerheid over de tracés rijst ook de vraag hoe de federale staatssecretaris in de huidige omstandigheden kan aanhouden dat er geen vuiltje aan de lucht is en dat 2015 als datum van ingebruikname van de IJzeren Rijn nog steeds haalbaar is. De Betuwelijn bijvoorbeeld kende in 1996 het tracébesluit en is pas elf jaar later in 2007 in gebruik genomen. Dat zegt iets over de procedure en de tijdsperiode die daarover gaat.

In het licht van de economische noodzaak van de IJzeren Rijn voor Vlaanderen en de positieve gevolgen voor de verkeersmobiliteit, de modal shift en de modernisering van het spoorwegverkeer wil ik de minister hier heel wat vragen over stellen. Ik beseft dat er heel wat informatieve en technische vragen bij zijn. Het is mijn bedoeling een overzicht te krijgen van wie waarvoor verantwoordelijk is. Welk bestuursniveau in Duitsland moet precies welke vergunningen afleveren voor de aanleg van de IJzeren Rijn? Wie neemt de eindbeslissing over de aanleg? Wat houdt de uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag van 24 mei 2005 over de zogenaamde historische rechten op het historische tracé juist in? Wat is de draagwijdte ervan? Zijn de historische tracés echt afdwingbaar? Waarop is het Duitse verzet tegen de voorgestelde tracés gebaseerd? Wat houdt het alternatieve voorstel over Roermond exact in? Welk studiemateriaal is ter beschikking over de aanleg van het historische en de alternatieve tracés? Bij mijn weten worden er op dit ogenblik vier tracés in aanmerking genomen. Werden hierover rapporten of kostprijsberekeningen gevraagd en geschreven?

Is de Vlaamse Regering vertegenwoordigd in de werkgroep die in het leven werd geroepen door federaal staatssecretaris Tuybens? Hoe is die werkgroep samengesteld, en wat is de juiste taakomschrijving ervan? Welke initiatieven werden tot hiertoe door de werkgroep genomen? Welke rol kan de Vlaamse Regering hierin spelen? Op basis van welke tracés wordt de MKBA uit 2001 herwerkt? Werd reeds overleg gepleegd met de federale overheid over de tracékeuze in Vlaanderen? Welke stappen zal de Vlaamse Regering nemen om een einde te maken aan de aanslepende onduidelijkheid?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Peeters heeft een zeer juiste schets gegeven van het hele dossier. We hebben het daar in het verleden al vaak over gehad, recent nog naar aanleiding van het debat over de E313, waarbij iedereen moest toegeven dat we de IJzeren Rijn moeten durven verdedigen als alternatief voor de 'rubberen Rijn'. Zelfs de heer Daems, die ik ten onrechte als vijand van de IJzeren Rijn bestempeld had, moest dat toegeven.

Vanuit Vlaanderen hebben we de IJzeren Rijn altijd verdedigd, zij het met wisselend succes. Er zijn in dit dossier

immers heel wat verdragingsmanoeuvres uitgevoerd, zowel door de Nederlanders – zij houden hun verzet aan, zelfs na de aanleg van hun Betuwelijn – als de Walen, die er belang bij hebben dat de huidige Montzenlijn blijft bestaan, al was het maar om een deel van de kunstmatige tewerkstelling aldaar op peil te houden.

Intussen is met Nederland een arbitrageovereenkomst gesloten. Dat was een initiatief van premier Verhofstadt, die, na het gearzel van vele Belgische regeringen, eindelijk een diplomatiek initiatief heeft genomen. Die arbitrageovereenkomst heeft gesteld dat Vlaanderen in deze kwestie gelijk heeft: er bestaat een internationaalrechtelijke context die de vrije grensovergang, ook over het spoor, op dat stuk garandeert. De Nederlanders moeten zich daarbij neerleggen, maar ze hebben dat nog altijd niet gedaan. We kunnen dat alleen maar betreuren.

Het nieuwe element in dit dossier is echter de houding van de regering van Nordrhein-Westfalen. Tot nu toe was die deelstaat altijd een bondgenoot. Ik herinner mij dat baron Delwaide, de havenscheper van Antwerpen, daar vaak op eigen initiatief naartoe trok om de diplomatieke verhoudingen optimaal te houden. De regering van Nordrhein-Westfalen is altijd een verdediger van de IJzeren Rijn geweest. Het afgelopen jaar is zij echter naar een nieuwe houding geëvolueerd. Ik weet niet wat daar de oorzaak van kan zijn. Ik ga ervan uit dat de politieke constellatie nog altijd dezelfde is als 2 of 3 jaar geleden, toen de deelstaat nog een bondgenoot was. Ik heb echter de indruk dat er vanuit Nederland een diplomatiek offensief op gang is gekomen ten aanzien van de regering van Nordrhein-Westfalen om een aantal voor Nederland gunstige alternatieven te promoten.

Ik stel daarom voor, mevrouw de minister, dat ook uw regering diplomatieke stappen onderneemt ten aanzien van de regering van Nordrhein-Westfalen. Diplomatiek overleg van deelstaat tot deelstaat is volgens mij vaak gemakkelijker en soepeler dan overleg van staat tot deelstaat of van staat tot staat. In het verleden was het privé-initiatief van baron Delwaide heel succesvol. Indien u initiatief zou nemen, zou u volgens mij ook succes kunnen boeken. Het gaat immers om een initiatief waar de beide deelstaten – zowel Vlaanderen als Nordrhein-Westfalen – bij winnen.

U hebt voldoende argumenten, zowel op internationaalrechtelijk als op economisch vlak, om het dossier hard te maken. Hebt u al diplomatieke stappen ondernomen? Zo nee, bent u van plan om dat te doen? Mocht u nog bijkomende argumentatie willen, dan ben ik altijd bereid om u die te geven, zowel in eigen naam als in naam van het Havenbedrijf.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Collega's, ik heb in het debat over de E313 gezegd dat wij geen tegenstander zijn van de IJzeren Rijn, maar dan wel onder bepaalde voorwaarden. Die voorwaarden zijn heel belangrijk, zeker voor de regio waar ik vandaan kom. Sommige woonwijken liggen daar pal tegen het historische tracé van de IJzeren Rijn. In eerdere discussies, een vijftal jaren geleden, heb ik al tracéontwerpen gezien die maatschappelijk onaanvaardbaar zijn. In die zin ben ik wel benieuwd naar het antwoord van de minister.

We moeten naar een andere visie op logistiek en distributie streven. Ik zal dat blijven herhalen. Onlangs kregen we nog een onverwachte bondgenoot, in de persoon van de Open Vld'er Filip Anthuenis, de burgemeester van Lokeren, die de kat de bel aanbond in de Gazet van Antwerpen. Ik vind een debat in ruimer perspectief over deze kwestie de moeite waard.

Vanuit Nederlandse en Duitse hoek spelen er inderdaad economische motieven. Ik heb vorig jaar het tracé op Nederlands en Duits grondgebied bezocht en ik kan de weerstand die daar bestaat, begrijpen. Het tracé loopt bijvoorbeeld doorheen de Meinweg, een zeer groot en waardevol gebied. Ook op maatschappelijk gebied ligt de kwestie dus niet zo simpel.

De gezanten van de federale regering, mevrouw Wivina Demeester en de heer Louis Vanvelthoven, zijn al een hele tijd op pad. Wij hebben hen ook al op bezoek gehad. Zij trekken naar alle stakeholders in Vlaanderen om een heleboel vragen te stellen. Ik denk echter dat de Vlaamse Regering, die allerlei vergunningen aflevert en eventuele milieueffectenrapporten maakt, een even belangrijke stakeholder is. Hoe verhoudt dit gezantschap zich ten opzichte van de Vlaamse Regering? Hebt u daar contacten mee?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal u niet vermoeien met een geschiedenis van het dossier. Mijnheer Penris, ik neem uw suggesties in overweging, voor zover mijn antwoord u niet zou bevredigen.

Mijnheer Peeters, de Duitse federale regering is bevoegd voor het nemen van de eindbeslissing rond het project op Duits grondgebied en voor de financiering ervan. De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft wel de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de bouw- en de milieuvergunning. Dat is belangrijk als uitgangspunt.

Volgens de uitspraak van het Internationale Arbitrage-tribunaal in Den Haag van 24 mei 2005 is het historische tracé afdwingbaar. Er moet wel rekening gehouden worden met de Nederlandse regelgeving betreffende geluid, milieu en veiligheid, die zeer strikt is. In hoofdzaak luidt de uitspraak als volgt. België betaalt alle kosten van

modernisering op de baanvakken waar uitsluitend IJzeren Rijntreinen rijden. Dat is het geval op de baanvakken van de Belgisch-Nederlandse grens tot Weert – die intussen al gemoderniseerd zijn – en van Roermond tot de Nederlands-Duitse grens.

Een eerste uitzondering op het voorgaande is de omleiding rond Roermond, ter vervanging van de sociaal sterk gecontesteerde reactivering van het baanvak in het centrum van de stad. Die omleiding valt volledig ten laste van Nederland, mits aftrek van de theoretische kost van de reactivering van het baanvak in de stad, die ten laste valt van België. De uitspraak van het tribunaal geldt enkel ten opzichte van Nederland en is dus niet bindend voor Duitsland.

Op 6 juli 2006 werd een overeenkomst afgesloten tussen de Belgische staatssecretaris Tuybens en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Peijs, waarin de verdere aanpak van het project, in uitvoering van de beslissing van het Internationale Arbitrage-tribunaal, geregeld werd.

Het Duitse verzet tegen het historische tracé situeert zich voornamelijk bij de gemeenten langs het traject en bij de inwoners in de onmiddellijke omgeving van de spoorlijn. Dat kon u wel vermoeden. Zo wil Mönchengladbach geen extra verkeer over de bestaande spoorlijn.

Eenzijds is er het voorstel om bij Roermond een omleidingspoor aan te leggen, zodat het treinverkeer niet door het centrum van Roermond hoeft. Anderzijds wordt in de recente Duitse voorstudie het A52-traject voorgesteld. In dit alternatief wordt aangetakt op de bestaande spoorlijn Weert-Roermond, ten noorden van de agglomeratie Roermond. Het A52-tracé sluit dan aan op het A1-alternatief, dat reeds werd bestudeerd in de Trajectnota/Milieueffectenrapport IJzeren Rijn van 2001 (MER 2001). Dit alternatief is kostenbesparend voor Nederland in vergelijking met het historische tracé. Ook worden met dit alternatief een aantal gevoelige punten langs het tracé in Nederland en Duitsland gemeden, zoals het natuurgebied De Meinweg, de centra van de gemeenten langs het Duitse gedeelte van het tracé, en ook de agglomeratie van Mönchengladbach, vermits ten noorden van deze agglomeratie aangetakt wordt op het Duitse net.

De IJzeren Rijn maakte reeds het voorwerp uit van zeer veel studiewerk, onder meer:

de studie van de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn, uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Tractebel-Technum-Prognos in opdracht van de Vlaamse Regering en afgerond in februari 1997. Deze studie werd voor 50 percent medegefinancierd door de EU. Dan was er de Quick Scan IJzeren Rijn, uitgevoerd door Railned Nederland in oktober 1999. In 2001

volgde het MER, een studie waarin enkel alternatieven op Nederlands grondgebied werden bekeken en kostprijsberekeningen werden gemaakt. Arcadis maakte in 2001 de ‘Vergelijkende grensoverschrijdende studie naar de IJzeren Rijn’. Deze studie zet de tracéalternatieven uit het MER 2001 in een internationaal perspectief, van Antwerpen tot Duisburg. Eén extra alternatief werd onderzocht. Er werden ook kostenberekeningen opgenomen in deze studie, die gestuurd en voor 50 percent medegefinancierd werd door België, Nederland en Duitsland. De overige 50 percent van de financiering gebeurde door de EU.

In het kader van de uitvoering van de uitspraak van het Internationale Arbitragetribunaal en van de opdrachtbeschrijving van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD), die werd aangesteld bij akkoord van 6 juli 2006, werden een aantal studies opgezet: de vervoersprognosestudie, die intussen werd afgerond; de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die in uitvoering is en in het voorjaar van 2008 afgerond zal zijn, met het oog op een eindadvies van de COD tegen midden 2008 en, ten slotte, spoortechnische deelstudies die moeten worden uitgevoerd door Infrabel en door Prorail, de Nederlandse tegenhanger van Infrabel.

Van Duitse zijde bestelde de deelstaat Nordrhein-Westfalen bij het ingenieursbureau IVV een voorstudie die een noordelijk alternatief langs de A52, tussen Roermond en Mönchengladbach aanpreeft. De verkennende studie van oktober 2006 wordt thans vervolledigd door een meer diepgaande ‘Vertiefungsstudie’, waarin ook kostenberekeningen gemaakt zullen worden. Deze laatste studie zal volgens onze informatie eerlang worden afgerond. Het is echter duidelijk dat de tracévariante via de A52 een veelvoud zal kosten van een herwaardering met mitigerende maatregelen van het historische tracé.

De federale staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens bracht op regelmatige basis alle belanghebbende partijen samen om hen op de hoogte te stellen van de vordering van de werkzaamheden en van de standpunten over de IJzeren Rijn. De bedoeling van dit overleg was om zoveel mogelijk tot een gecoördineerde strategie te komen. De volgende partijen namen eraan deel: de ambassadeurs van België in Nederland en Duitsland, de bijzondere gezanten mevrouw Demeester en de heer Vanvelthoven, de beleidscel van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven en de FOD Mobiliteit en Vervoer, de beleidscel en de FOD Buitenlandse Zaken, de beleidscel van de eerste minister, Infrabel, het Havenbedrijf van Antwerpen, een vertegenwoordiger van het kabinet van de minister-president en van mijn kabinet en een vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De oorspronkelijke MKBA uit 2001 had uitsluitend betrekking op het Nederlandse gedeelte van de IJzeren

Rijn. In de MKBA die thans loopt wordt het historische tracé met omleiding Roermond en Meinwegtunnel over de drie landen onderzocht. Deze MKBA zal de vergelijking maken tussen de effecten van het gebruik van het historische tracé en de Montzen-route, het zogenaamde nulalternatief. Andere tracés worden momenteel niet in aanmerking genomen omdat zij geen officieel karakter hebben.

Een Vlaamse tracékeuze is niet aan de orde, omdat uitgegaan wordt van de bestaande spoorinfrastructuur die in de aanvangsperiode slechts beperkte spoortechnische aanpassingen behoeft, afhankelijk van de intensiteit van het goederenvervoer. Deze aanpassingen betreffen de aanleg van een kruisingszone in Hamont en het verlengen van de sporenbundel te Balen-Werkplaatsen.

Vanwege de Duitse federale regering zijn voorlopig geen formele voorstellen over het tracé op Duits grondgebied bekend. Wat België betreft is het standpunt duidelijk: de IJzeren Rijn zal verlopen over het historische traject, tenzij alternatieven die technisch beter, sneller en goedkoper zijn, binnen de vooropgestelde termijn gerealiseerd kunnen worden. Zowel België als Nederland houden momenteel vast aan de ingebruikname in 2015, onder voorbehoud van een normaal verloop van de noodzakelijke procedures.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. U kiest helemaal voor het bestaande tracé, maar er bestaat heel wat verzet tegen die keuze. Is het maatschappelijk draagvlak voor het historische tracé wel groot genoeg? Bijvoorbeeld op de lijn Wommelgem-Lier zijn er twee mogelijkheden en leeft er enig ongenoegen. Het zijn elementen waar u rekening mee zou moeten houden. U wilt de MKBA van 2001 herwerken voor het tracé in Vlaanderen en Nederland, wat uiteraard belangrijk is.

Ik denk dat we ook de eventuele alternatieven beter in één keer meenemen. Ik vrees er immers voor dat men in een volgende fase opnieuw studiewerk zal moeten doen, en dat werkt vertragend. In dit dossier stoort het me een beetje dat te pas en te onpas nieuwe elementen naar voren worden geschoven en dat er nieuwe studies besteld moeten worden. Wij blijven maar studeren. Als er geen knopen worden doorgehakt, zullen we in 2015 waarschijnlijk nog aan het studeren zijn. Het enige wat me bezighoudt, is dat er op regeringsniveau, niet alleen in Vlaanderen maar ook in Duitsland in de deelstaat Nordrhein-Westfalen, en in Nederland, eindelijk eens een ei moet worden gelegd. Er moeten duidelijke trajectkeuzes worden gemaakt. Als een traject vastligt, moeten we er ook voor gaan. Op dit ogenblik heb ik de indruk dat niemand een antwoord kan geven. De studies

lopen al sinds de jaren negentig. Er werden er al veel gemaakt, ook Technum heeft een trajectkeuze naar voren geschoven, maar op dit ogenblik is er geen duidelijkheid.

Mevrouw de minister, ik begrijp dat het heel moeilijk is om een antwoord te geven op vragen over een traject waarvoor u zelf niet de eindverantwoordelijkheid draagt. Ik ben al blij dat u een volledige uiteenzetting hebt gegeven aan de hand van de gestelde vragen. Ik vraag alleen dat u een initiatief zou nemen en zou blijven aandringen op duidelijkheid over dit voor Vlaanderen enorm belangrijke project. Dat is de bedoeling van mijn vraag, maar ik wil u in elk geval bedanken voor het uitgebreide antwoord.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister ook danken voor het uitgebreide antwoord, maar ik zou de vraagsteller toch even willen waarschuwen voor de extra paden dat hij nu bewandelt. Het intern Vlaamse probleem is er. We moeten er een oplossing voor vinden, maar laten we ervan uitgaan dat dat lukt. Met een beetje goede wil kunnen we knopen doorhakken, want we beschikken over alle nodige interne bevoegdheden.

Mijnheer Peeters, in uw initiële vraag hebt u het probleem heel duidelijk geschetst. U hebt terecht aangekaart dat het zich op het internationale vlak situeert. Het historische tracé moet zijn weg vinden door Nederland en Duitsland. Er is een arbitrageovereenkomst met Nederland, en de Nederlanders moeten die, mits een aantal randvoorwaarden, respecteren. De minister heeft dat heel duidelijk aangetoond. In het begin van uw vraag hebt u heel duidelijk gewezen op het nieuwe Duitse probleem. Ik heb begrepen dat de minister bereid is om de diplomatieke contacten met de deelstaat aan te vatten.

Mevrouw de minister, ik roep u op om daar dringend werk van te maken. Het zou misschien indruk maken op die deelstaat indien u, de minister-president en eventueel ook de minister bevoegd voor de buitenlandse betrekkingen, naar daar zouden gaan of de betrokkenen uit de deelstaat hier zouden uitnodigen om ter zake een aantal duidelijke afspraken te maken. Ik denk niet dat de deelstaat van slechte wil is. Ik kan niet genoeg herhalen dat hij in het verleden de verdediger was van het concept IJzeren Rijn zoals dat historisch bestond. Ik denk dat we ervoor kunnen zorgen dat ze opnieuw voor dat idee gewonnen zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil de vraagstellers bedanken voor hun vertrouwen. Ik zal in elk geval nadenken over de suggesties. Ik denk dat beide vraagstellers wel zullen erkennen dat er heel wat diplomatieke inspannin-

gen geleverd worden. Er bestaan een aantal serieuze contacten, en er wordt gestructureerd overleg gevoerd. Ik neem de bezorgdheid dus au sérieux.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de nieuwe verklaringen van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat betreffende de Scheldeverdieping

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, op 5 oktober jongstleden heeft de Nederlandse Tweede Kamer gedebatteerd over de mogelijke Scheldeverdieping. Wat we al lang wisten of aanvoelden, werd in dat debat nog maar eens duidelijk: een groot deel van de Nederlandse volksvertegenwoordiging is geen groot voorstander van de Scheldeverdieping. De mensen hebben daar ook hun redenen voor. Het debat dat we nu even aansnijden, loopt ietwat gelijk met dat over de IJzeren Rijn. Ook de antwoorden zullen misschien in dezelfde richting gaan.

Ik wil u even in herinnering brengen dat uw ambtgenoot bevoegd voor Verkeer en Waterstaat, en dus ook voor de havens, Camiel Eurlings, op de indringende vragen over de Scheldeverdieping van de mensen in de Tweede Kamer, heeft geantwoord dat hij geen tegenstander van de Scheldeverdieping als dusdanig is, en dat hij ter zake een aantal verplichtingen wil nakomen, doch enkel – en dit is geen onbelangrijke nuance in dit debat – op basis van goed nabuurschap. Hij doet dat dus niet op basis van wat wij altijd hebben aangenomen en waardoor we in het debat sterker overeind zouden blijven: een internationaalrechtelijke context. Hij wil dus de regels volgen van het goede nabuurschap, zoals u en ik goede burens hadden kunnen zijn indien we naast elkaar hadden gewoond.

De Nederlandse minister gaat daarmee een beetje kort door de bocht. Ter zake gelden immers heel belangrijke internationaalrechtelijke regels. Enerzijds is er deel 2 van de Slotakte van het Congres van Wenen van 9 juni 1815 en met name de artikels 108 tot en met 117. Deze bepalingen bieden ons een aantal garanties. Anderzijds is er artikel IX van het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van Londen van 19 april 1839. Ook dat biedt ons ter zake heel wat garanties en is een versterking van de bepalingen uit de Slotakte van het Congres van Wenen.

Het feit dat Nederlands minister Eurlings voorbijgaat aan die twee belangrijke verdragen, is niet van politieke betekenis ontbloot. In het dossier van de IJzeren Rijn hebben we immers een arbitrageovereenkomst bekomen die gunstig was voor Vlaanderen, juist op basis van het bestaan van dit soort verdragsrechtelijke teksten. Als de minister zegt dat hij de Schelde nog wel wil verdiepen op basis van het goede nabuurschap, dan suggereert hij daarmee dat hij ter zake geen enkele internationaalrechtelijke verplichting heeft en hij dit doet uit goodwill. Hij doet dus een geste ten aanzien van die morsige Vlaamse boertjes – maar dit heeft hij hopelijk nog niet luidop gezegd.

Ook veelbetekenend is dat hij ook zegt dat hij in het verleden omwille van het goede nabuurschap de uitdieping en de wrakkenberging heeft toegestaan, en dat hij misschien wil komen tot een minimalistische verdieping van de vaargeul van 13,1 meter, tijongebonden, maar dat daarna niet meer verder gepraat moet worden. Een vierde verdieping beschouwt minister Eurlings niet als een regel van goed nabuurschap.

Wij weten echter allemaal al lang dat de internationale redersgemeenschap in het algemeen en de Vlaamse havengemeenschap in het bijzonder vragende partij zijn voor een tijongebonden verdieping van minstens 14 meter – en als het even kan van 16 meter – om zo de modernste containerschepen die in de vaart zijn, te kunnen blijven ontvangen. Wij moeten dus alle poorten openhouden, maar minister Eurlings doet ze heel duidelijk dicht. Hij stelt dat hij zich in de internationaalrechtelijke betrekkingen met Vlaanderen alleen laat leiden door de regels van het goede nabuurschap en dat hij in de context van die regels tot niets meer is verplicht.

Professor Van Hooydonk, die in deze een autoriteit en oud-medewerker van Leo baron Delwaide is, heeft een heel interessante studie aan deze problematiek gewijd. Hij waarschuwt ons. We moeten in Vlaanderen goed voor ogen houden dat de twee genoemde verdragen van levensbelang en allesbepalend zijn. Internationaalrechtelijke rechten kunnen te allen tijde eenzijdig worden opgeheven, maar als we die twee verdragen opheffen, staan we nergens meer. Ik denk dat we die waarschuwing niet in de wind mogen slaan, vooral omdat een van de voorgangers van de heer Eurlings, mevrouw Peijs, in 2005 zelf heeft toegegeven dat de Slotakte van Wenen van 1815 en het Scheidingstraktaat van 1839 wel degelijk de rechtsbron waren waaruit wij verdere verdragen hebben kunnen putten.

Minister Eurlings zegt dat zowel de federale Belgische overheid als de Vlaamse Regering ervan uitgaan dat we de verdieping van de Schelde realiseren onder het regime van het goede nabuurschap. Ik had willen weten, mijnheer de minister-president, of dit inderdaad uw visie is. Blijft de Vlaamse Regering vasthouden aan de rechten die we putten uit de twee eerder geciteerde verdra-

gen met name de Slotakte van Wenen en het Scheidingstraktaat? Hebt u weet van mogelijke uitlatingen op het federale niveau die een tegenovergestelde richting zouden uitgaan? Houdt u alle deuren open en sluit u, na de realisatie van de nu te bekomen 13,1 meter tijongebonden diepgang voor onze Westerschelde, verdere verdiepingen niet uit? Houdt u met andere woorden verdragsrechtelijk de deur open voor een vierde Scheldeverdiepingsbeweging?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Voor de verduidelijking: de procedure waar het in Nederland over gaat, is geen debat. In Nederland kent men de mogelijkheid om bij de behandeling van wetsontwerpen en verdragen, eerst een schriftelijke procedure te volgen waarbij vanuit de verschillende fracties vragen naar voren worden gebracht, wat gebeurd is. Er wordt dan een schriftelijk antwoord door de regering geformuleerd, wat ook gebeurd is. Daarover zijn er persartikels verschenen. Het was dus een schriftelijke procedure, en geen debat.

Nog voor de verduidelijking: het gaat niet over de heer Eurlings maar in de eerste plaats over staatssecretaris Huizinga-Heringa die de antwoorden heeft geformuleerd, samen met haar collega minister voor Landbouw Verburg.

Ik denk niet dat Nederland een vierde verdieping als dusdanig afwijst, maar het zal die onderzoeken. Die vraag is vandaag niet aan de orde omdat er geen vraag is vanuit Vlaanderen. Het is ook niet zo dat we in de verdragen die voorliggen afstappen van de betreffende artikelen in het scheidingsverdrag. Het komt er altijd op aan om tot een resultaat te komen via onderhandelingen. Dat is het verschil met het dossier van de IJzeren Rijn. In dat dossier hebben we geprobeerd om ons gelijk te halen via de juridische weg, wat in belangrijke mate gelukt is. Maar nu kunnen we ons gelijk niet afdwingen en we moeten opnieuw onderhandelen.

Ik denk dat het wijs is dat we in het dossier van de Scheldeverdieping de onderhandelingsweg gevolgd hebben met het Scheidingstraktaat in onze zak. Maar in de eerste plaats kijken we of we via onderhandeling iets kunnen bereiken waar we beiden voordeel bij hebben, door niet alleen te kijken naar de toegankelijkheid, maar ook naar de natuurlijkheid en de veiligheid. Zo kom je tot een concept waar beide partijen zich in vinden. Ik hoop dat Nederland eerstdaags ook de verdragen zal goedkeuren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik wil me aansluiten bij de opmerkingen die de heer Caluwé heeft gemaakt. Ik zal dus niet in herhaling vallen.

U hebt altijd gezegd, mijnheer de minister-president, dat de eerste spadesteek voor de Scheldeverdieping aan Vlaamse kant op tijd zou kunnen gebeuren. Maar zal dat nog lukken? Want wij hebben de indruk dat de Nederlandse regering goed standhoudt en dat de eerste spade wat later zal worden gestoken. Is het niet noodzakelijk om aan de Technische Scheldecommissie (TSC) te vragen om dit verder te onderzoeken en te zoeken naar de redenen voor de vertraging?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik wil me ook graag aansluiten bij deze discussie.

Ik zou eerst willen zeggen dat het overleg dat we in goed nabuurschap met Nederland gevoerd hebben, wel tot resultaten heeft geleid en vrij snel. Het heeft wel wat voeten in de aarde gehad om het eens te worden over de ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium en over de concrete uitvoering van de verschillende deelprojecten, maar we zijn toch zover opgeschoten. En of het nu december 2007 is of februari 2008 wanneer de eerste spade in de grond gaat, het is gewoon belangrijk dat we kunnen beginnen en dat het project op een integrale manier kan worden aangepakt. Tegelijkertijd wordt de toegankelijkheid, de natuurlijkheid en de veiligheid van het hele systeem verbeterd.

De studies van professor Van Hooydonk zijn waard wat ze waard zijn. Ik herinner me dat het vorige parlement een juridisch advies heeft gevraagd waaruit zou blijken dat, als we naar het Arbitragehof stappen en niet in goed nabuurschap als evenwaardige partners in overleg tot een resultaat komen, maar gewoon het juridische spoor bewandelen, het minstens tien jaar zou duren vooraleer de eerste spade zou worden gestoken. Ik denk dat we belangrijke tijd hebben gewonnen door te proberen een breed gedragen, integrale ontwikkeling van het hele Schelde-estuarium mogelijk te maken.

Een aantal collega's zeiden hier dat het niet nodig was om met Nederland te praten omdat we recht hebben op die verdieping en die voor het Arbitragehof in Den Haag moeten gaan afdwingen. Als we hen hadden gevolgd, hadden we vandaag nog nergens gestaan.

Die integrale aanpak is in die mate noodzakelijk dat we de versterking van die natuurlijkheid ook nodig hebben om de rivier op een natuurlijke diepte te houden. Net door het vergroten van het waterbergend vermogen van de rivier stroomopwaarts kunnen we zorgen voor een natuurlijke erosie van de vaargeul bij het terugtrekken van de golf bij elk eb. Daardoor wordt de vaargeul op een natuurlijke manier op een diepte gehouden.

Als we dat niet doen, dan dreigt het Schelde-estuarium terecht te komen in het scenario waarin het Seine-

estuarium is terechtgekomen, een scenario van volkomen kanalisatie, verlanding en verzanding van het systeem dat alle natuurwaarden om zeep helpt. We zullen ons dan ook arm moeten baggeren. Ik ben blij dat we niet voor die weg gekozen hebben.

Ik merk ook op dat topman Pierre Timmermans van Hesse-Noord Natie (HNN) begin oktober in De Tijd heeft gezegd dat de nautische beperkingen bij de Scheldeverdieping veeleer een perceptieprobleem zijn. Dat zijn de woorden van de grootste containerreder van Antwerpen. Hij zei dat ze de Scheldeverdieping wel als een promotiemiddel kunnen gebruiken maar dat ze de grote schepen, zij het met vertraging, ook nu al kunnen binnenhalen.

Ik denk dat we eerst de huidige afspraken met Nederland moeten uitvoeren, veeleer dan de polemiek op de spits te drijven en onze Nederlandse collega's terecht te wijzen. Ik denk dat we hen beter vragen om hun woord gestand te doen en alle projecten die in het kader van de ontwikkelingsschets zijn overeengekomen en de verdragen die in Middelburg zijn afgesloten, uit te voeren.

De heer Frans Peeters, voorzitter: Op 8 november zal er een overleg zijn van deze commissie met de Tweede Kamer. Daar zal dat zeker worden besproken.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het is niet de eerste keer dat we over dit dossier spreken. Het doet me zeer veel genoegen dat dit dossier mij nog altijd is toevertrouwd.

Ik wil onderstrepen dat we met Nederland dit dossier, tijdens de periode dat ik daarmee bezig ben geweest, toch al een goede drie jaar, met heel correcte afspraken in goede verstandhouding uitvoeren. Ik ga er ook van uit dat we dat de volgende weken, maanden en jaren op die manier verder kunnen ontplooien. Daar zit een hele geschiedenis aan vast, met discussies over welke strategie we voeren.

Mijnheer Penris, u hebt me in de plenaire zitting meermaals gezegd dat we moeten oppassen voor de Nederlanders en dat we ons niet te zacht mogen opstellen. De vier verdragen zijn hier geratificeerd en in Nederland is de procedure daartoe ver gevorderd en zijn de contacten met de collega's zeer intensief. De collega's die zijn genoemd, namelijk de ministers Eurlings, Huizinga en Verburg, houden zich zeer correct aan de afspraken en aan de zaken die we met hen bespreken. Ook de parlementaire contacten, zowel met de Vlaamse als de Nederlandse parlementsleden, zijn zeer intensief. Er wordt met man en macht samengewerkt over de landsgrens heen.

Mijnheer Penris, uw eerste zorg, namelijk hoe het met de vorige verdragen zit, hebben we in het verleden al besproken. Toen hebt u gezegd dat we ervoor moeten opletten als we een nieuw verdrag afsluiten, dat de andere verdragen daardoor niet zonder voorwerp worden of er geen rekening meer mee zou worden gehouden. In het verdrag inzake de ontwikkelingsschets 2010 is volgende bepaling opgenomen: “De bepalingen van dit verdrag gelden onverminderd. De rechten en verplichtingen van de verdragsluitende partijen, die voortvloeien uit artikel 9 van het Scheidingsverdrag van 19 april 1839 tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden en uit artikel 113 van de Slotakte van het Congres van Wenen van 9 juni 1815.”

Dat laat weinig ruimte tot interpretatie over. Ik heb heel duidelijk uit de expertise van zeer geleerde juristen begrepen dat het niet wijs zou zijn om de vier actuele verdragen zonder voorwerp te maken. Daarom is deze passage uitdrukkelijk opgenomen. Dit zijn nog altijd heel belangrijke verdragen wat mij betreft. Zoals mijn Nederlandse collega minister Peijs ook heeft geantwoord, zijn die verdragen niet zonder voorwerp, integendeel.

Vervolgens is er de problematiek van de vierde Scheldeverdieping. U wijst er terecht op dat we goed moeten opletten wat er in het Nederlands parlement allemaal is gezegd en niet is gezegd. Daar is een motie goedgekeurd. De Nederlandse regering heeft kennis genomen van die motie, maar neemt ter zake geen standpunt in. Er wordt onrecht gedaan aan de antwoorden van de Nederlandse regering op de vragen van de Kamerleden als u ze onvolledig citeert. De regering stelt inderdaad dat een vierde Scheldeverdieping niet aan de orde is, wat daarnet al is onderstreept. De reden daarvoor is dat er vanuit Vlaanderen op dit ogenblik geen vraag voor is. Mocht er een verzoek vanuit Vlaanderen binnenkomen, dan zal – en ik citeer uit de stukken: “een bespreking van het verzoek plaatsvinden in het kader van het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer. Dit houdt in dat een verzoek van Vlaanderen zal worden beoordeeld met inachtneming van de gezamenlijke doelen en streefbeelden op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, toegankelijkheid, natuurlijkheid en samenwerking. Daarenboven liggen er afspraken over de externe veiligheid en rampenafhandeling. In zo’n situatie kan op zo’n verzoek worden ingegaan door nader te onderzoeken of gemeenschappelijke doelen daarmee zijn gediend, de afgesproken grenzen niet worden overschreden en ongewenste effecten zich niet voordoen.”

Ik heb dus geen vraag geformuleerd voor een vierde Scheldeverdieping en die is nu niet aan de orde. Mocht in de toekomst een dergelijke vraag worden geformuleerd, dan weet u wat de houding is van de Nederlandse regering: dat zal aanleiding geven tot studies, analyses enzovoort. Op dit moment doen we er alles aan om de derde Scheldeverdieping te realiseren. Het is wijs van

onzentwege om dat uit te voeren. De heer Martens heeft gelijk: niet alleen de toegankelijkheid, maar ook de natuurlijkheid en de veiligheid moeten worden uitgevoerd zoals afgesproken.

Mijnheer Penris, u leest dat de vierde Scheldeverdieping voorgoed is afgesneden, maar ik lees dat niet zo.

Mijnheer de Kort, u weet dat we alles doen om de derde Scheldeverdieping zo snel mogelijk te realiseren. Ook de Technische Scheldecommissie heeft wat dat betreft al goed werk geleverd. Ik en ook de Nederlanders weten dat heel duidelijk is afgesproken dat de eerste spade in 2007 in de grond moet worden gestoken. Ik doe er alles aan om die timing te respecteren. In de Tweede Kamer is de ratificatie volop aan de gang, waarna het dossier nog naar de Eerste Kamer moet.

Mijnheer Martens, de ontwikkeling van die drie poten moet gebeuren binnen een evenwichtig kader. Deze zorg zullen we verder ontwikkelen. Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat minstens de heer Penris wat minder bezorgd is, minstens over de twee verdragen waar hij naar heeft verwezen, maar ik denk dat hij wist dat het zo in elkaar steekt. We moeten dit dossier met zeer veel aandacht en waakzaamheid volgen en ervoor zorgen dat de derde Scheldeverdieping effectief wordt uitgevoerd. Mijnheer Martens, volgens mij is het meer dan perceptie, maar iedereen heeft recht van spreken. Het is niet de eerste keer dat sommige mensen uit Antwerpen zich uitspreken over grote projecten en daarover visies vertolken. Maar dat is democratie.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, u bent deels tegemoet gekomen aan mijn bezorgdheid. Vanavond zal ik iets rustiger kunnen slapen.

U bevestigt dat de verdragen onverkort van toepassing blijven en onze rechtsbron bij uitstek blijven. Dat signaal mag wel eens naar Nederland verstuurd worden zodat daarover geen communicatiestoornis bestaat. Op 8 november aanstaande hebben wij daartoe de gelegenheid. Wij zullen een diplomatiek, maar zeer kordaat signaal geven.

Mijnheer de minister-president, ik heb indirect uit uw woorden begrepen dat een vierde verdieping niet uitgesloten is. Ik vermoed dat u nu stilzwijgend instemt.

Het is niet omdat een topman van PSA HNN zegt dat zijn bedrijf andere paden kan bewandelen, dat andere havenbedrijven geen vragende partij zijn. Een vijftal jaren geleden hebben we, naar aanleiding van hoorzittingen in dit parlement, onder meer MSC en de behandelaars van de ertsenterminals over de vloer gehad. Die zeiden dat 14 meter tijongebonden nog niet zou vol-

staan. De evolutie van de scheepvaart is van dien aard dat de stelling van toen vandaag alleen nog maar versterkt kan worden. Het is niet omdat het Vlaams Parlement nog geen vraag heeft gesteld, dat de haven- en redersgemeenschap die vraag niet stelt.

Er zijn een aantal problemen met betrekking tot de derde Scheldeverdieping. De symbolische eerste spadesteek zal eind dit jaar plaatsvinden. De vraag is echter hoe het stroomafwaarts verder moet. Als de drempels stroomafwaarts niet worden weggewerkt, zijn al onze investeringen op Vlaams grondgebied nutteloos. Dan krijgen we misschien een mooie plechtigheid, maar is er weinig concreet resultaat. We moeten dat blijven opvolgen.

Ik wil het debat over de koppeling met de natuurlijkheid niet opnieuw voeren, maar het is wel precies wegens dat element dat de Zeeuwen zijn gaan dwarsliggen. Zij hebben daarvoor ook de politieke vertegenwoordigers gevonden. In de Nederlandse Tweede Kamer is een motie aangenomen die zegt dat gedwongen ontpolderingen nooit zullen kunnen. Daarmee is aan Nederlandse kant het verhaal van de natuurlijkheid al bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt. Ik vraag me af in hoeverre we de goede afspraken die we destijds in goed nabuurschap hebben gesloten, zullen kunnen honoreren. Ik ben sceptisch.

Er zijn nog mensen die in het verleden voorstander waren van een goede samenwerking met Nederland. Ik denk bijvoorbeeld aan baron Delwaide, die op het einde van de rit toch moest vaststellen dat zijn en uw methode niet heeft gewerkt, en die het kamp van de sceptici is komen vervoegen. Hij heeft duidelijk gezegd dat we misschien niet de formule van de internationale arbitrage moeten volgen, maar dat we toch op een iets hardere manier mogen gaan onderhandelen. Dat is het verhaal dat ook ik blijf verkondigen. En om dat hard te maken, kondig ik een met redenen omklede motie aan.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, er zijn vier verdragen getekend. U moet dus niet zeggen dat ik nu als een naïeveling naar Nederland kijk om nog eens samen te kunnen zitten. De verdragen zijn in het Vlaams Parlement geratificeerd. In Nederland zit daar om verschillende redenen wat vertraging op, maar ik ga ervan uit dat de verdragen ook daar zo snel mogelijk geratificeerd zullen worden. Men is daar op dit ogenblik volop mee bezig in de Tweede Kamer.

Als er gebaggerd wordt, zal er doorgebaggerd worden. Het zal niet bij één symbolische spadesteek blijven.

De heer Jan Penris: Zal er doorgebaggerd worden tot aan de zee?

Minister-president Kris Peeters: Er zal gebaggerd worden zoals afgesproken. Het enige probleem waar men nu nog mee bezig is, is de ratificering in Nederland. Een

verdrag tekenen heeft gevolgen. Ik wil dan ook nog eens onderstrepen dat de vier verdragen rond zijn.

In de plenaire vergadering hebt u gezegd dat ik er nooit zou in slagen om die 13,1 meter te halen. Vandaag zijn we zover: de vier verdragen zijn getekend en geratificeerd. Nu komt u mij zeggen dat we moeten beginnen met de vierde verdieping. We moeten mijns inziens eerst uitvoeren wat afgesproken is en de derde uitdieping van de Schelde realiseren. Ik heb aan Nederland geen officiële vraag gesteld voor een vierde verdieping. Het parlement heeft dat ook niet gedaan.

Laat ons eerst uitvoeren wat afgesproken is, in plaats van meteen iets bijkomends te vragen, waarvan u bovendien weet dat het zeer gevoelig ligt in Nederland. Het gaat hier om de wijsheid van de onderhandelaar, die weet welk dossier hij wanneer op tafel moet leggen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Penris werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.
