

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



Zitting 2000-2001

4 mei 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Jul Van Aperen, Jan Loones, Johan Malcorps en Robert Voorhamme
en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer –**

**betreffende de langetermijnvisie voor een integrale ontwikkelingsschets
van het Schelde-estuarium**

HOORZITTINGEN

VERSLAG*

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Ludwig Caluwé**

* De bijlagen op cd-rom liggen ter inzage op het Decreetgevend Seretariaat van het Vlaams Parlement en kunnen op de website van het Vlaams Parlement (www.vlaamsparlement.be) geraadpleegd worden.

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer ;

mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

684 (2000-2001)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nr. 2 : Amendement

– Nr. 3 : Verslag

INHOUD

Hoorzitting donderdag 8 maart 2001

1. Inleiding door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	5
2. Voorstelling van het eindrapport door de Vlaamse administratie	6
2.1 Algemene situering door de heer Strubbe, voorzitter Technische Scheldecommissie	6
2.2 Voorstelling van het streefbeeld 2030 door de heer Van Hoof, secretaris Technische Scheldecommissie	8
2.3 Voorstelling van Ontwikkelingsschetsen door de heer Claessens, projectleider Langetermijnvisie	10
2.4. Vragenronde	12
3. Wetenschappelijke benadering	15
3.1. Uiteenzetting door professor Peters, riviermorpholoog	15
3.2. Uiteenzetting door de heer Mees, directeur Vlaams Instituut voor de Zee	18
3.3. Uiteenzetting door professor Allaert, Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning UGent	23
3.4. Uiteenzetting door professor Witlox, docent vakgroep Geografie UGent, gastprofessor Vakgroep Transport en Ruimtelijke Economie UA en deeltijds docent vakgroep Bedrijf- en Besliskunde LUC	25

Hoorzitting donderdag 15 maart 2001

Uiteenzetting door de heer Leo Delwaide, havenschepen van Antwerpen	30
Uiteenzetting door de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal havenbestuur Antwerpen ..	31
Uiteenzetting door de heer Jim Poon, voorzitter van de Hong Kong Liner Shipping Association	33
Uiteenzetting door de heer Van de Vyvere, Managing director Sea-Invest	34
Uiteenzetting door de heer Ludo De Nijs, Sea-Invest	35
Uiteenzetting door de heer Formisano, Mediterranean Shipping Company	35
Vragenronde	36
Uiteenzetting door de heer Eugene Van Craeyvelt, directeur-generaal van het havenbedrijf van Gent	40
Uiteenzetting door de heer Willy Winkelmanns, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie (VHC)	41
Uiteenzetting door de heer Robert Restiau, AGHA	44
Vragenronde	44

Hoorzitting donderdag 22 maart 2001

1. Uiteenzetting door de natuurverenigingen	49
1.1. Toelichting	49
1.2. Vragenronde en discussie	55
2. Uiteenzetting door de havengebruikers	61
2.1. Toelichting reders	61
2.2. Vragenronde en discussie	62
2.3. Toelichting Noord Natie – Hessenatie – PSA	65
2.4. Vragenronde en discussie	67
3. Uiteenzetting door Professor Patrick Meire	70
3.1. Toelichting	70
3.2. Vragenronde en discussie	74
4. Uiteenzetting door de heer Joachim Coens voorzitter MBZ en Pierre Kerckaert administrateur-generaal MBZ	75
4.1. Toelichting	75
4.2. Vragenronde en discussie	77

DAMES EN HEREN,

Bij schrijven van 5 februari 2001 werd het ambtelijk eindrapport Langetermijnvisie Schelde-estuarium door minister Steve Stevaert overgemaakt aan het Vlaams Parlement met het verzoek om een ruim maatschappelijk debat in de schoot van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie over dit thema te voeren.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besliste tijdens de regeling van de werkzaamheden op 15 februari 2001 in te gaan op het verzoek van minister Steve Stevaert om een uitvoerige gedachtewisseling te besteden aan de problematiek van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium.

Op drie opeenvolgende donderdagen (8, 15 en 22 maart) organiseerde de commissie een aantal hoorzittingen omtrent deze problematiek.

Op voorstel van de commissievoorzitter, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer besliste de Commissie om bij wijze van proef de bijlagen bij het verslag van deze hoorzittingen in de vorm van een cd-rom (100 exemplaren) uit te brengen. Deze exemplaren zijn bestemd voor de vaste en plaatsvervangende leden van deze commissie, de regering, de administratie en de gehoorde.

Geïnteresseerden kunnen op eenvoudige vraag een cd-rom met deze bijlage aankopen zolang de voorraad strekt. Bovendien ligt deze cd-rom ter inzage bij het Decreetgevend Secretariaat en zal de inhoud van deze cd-rom in principe via de website van het Vlaams Parlement www.vlaams-parlement.be consulteerbaar zijn.

Deze hoorzittingen en het ambtelijk rapport resulteerden in twee resoluties die in samenhang besproken werden en waarvan het verslag terug te vinden is in Stuk 684 (2000-2001) – Nr. 3.

HOORZITTING DONDERDAG 8 MAART 2001

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Vandaag houden wij onze eerste hoorzitting in de reeks over de langetermijnvisie Schelde-estuarium. Een voorlopige agenda en lijst van gastsprekers werden reeds opgesteld, maar ik stel voor dat wij met de nodige soepelheid te werk gaan, aangezien het hier om een erg belangrijk onderwerp gaat. Deze ochtend zal het eindrapport Langetermijnvisie Schelde-estuarium voorgesteld worden door

vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie. Ik heet ook de afgevaardigden van de Nederlandse administratie Rijkswaterstaat welkom.

1. Inleiding door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Minister Steve Stevaert : Het verheugt mij dat het Vlaams Parlement en in het bijzonder deze commissie gunstig gevolg gegeven heeft aan mijn verzoek om een breed maatschappelijk debat te organiseren over de potentiële ontwikkelingsscenario's voor het Schelde-estuarium. De concrete aanleiding hiertoe is de beschikbaarheid van het rapport dat, ingevolge de ambtelijke samenwerking tussen de administratie Waterwegen en Zeewezen van het Vlaamse Gewest en de Nederlandse Rijkswaterstaat afdeling Zeeland, tot stand kwam.

Het belang van het Schelde-estuarium mag niet onderschat worden. De Schelde is één van de belangrijkste levensaders voor de gehele regio, over de landsgrenzen heen, zowel in Vlaanderen als in Nederland. Veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid zijn voor beide landen maatschappelijk prioritaire items. Deze drie items vormen dan ook de hoofdstructuur van het ambtelijk eindrapport.

Het eindrapport Langetermijnvisie Schelde-estuarium is als het ware een uitnodiging tot beleid en het is verheugend dat in het Vlaams Parlement gunstig gevolg gegeven wordt aan deze uitnodiging.

Bij het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium zijn Nederland en Vlaanderen samen zeer nauw betrokken. Voor een aantal aspecten zijn de belangen gelijklopend, andere facetten raken elkaar, terwijl enkele belangen elkaar doorkruisen. In diverse organen werken beide landen samen op onderdelen van beleid en beheer van het estuarium. Discussies, onderhandelingen en overeenkomsten komen in dit kader tot stand.

In 1995 werd een belangrijk verdrag gesloten over de verruiming van de vaarweg naar Antwerpen, zodat deze geschikt gemaakt wordt voor getij-ongebonden toegang van schepen met een diepgang tot 11,6 meter. Dit programma is momenteel nog steeds in uitvoering : de waterdieptes bepaald in het verdrag, werden reeds gerealiseerd door middel van verdiepingsbaggerwerken, de wrakkenruiming zal de eerstkomende jaren nog ernstige inspanningen van het Vlaamse Gewest vergen.

De Nederlandse regering heeft begin 1998 beslist om een langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium op te stellen en daarbij Vlaanderen te verzoeken deze visie gezamenlijk te ontwikkelen. Tijdens het overleg van 18 februari 1999 te Den Haag met mijn Nederlandse collega, mevrouw Netelenbos, werd overeenstemming bereikt over de opmaak van deze gemeenschappelijke visie. De Technische Scheldecommissie kreeg opdracht om een langetermijnvisie voor het gehele Schelde-estuarium uit te werken. Nu, twee jaar later is het werk voltooid.

De voorliggende langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium werd door de Technische Scheldecommissie vastgesteld tijdens haar vijftigste bijeenkomst die plaatsvond op 18 januari 2001 te Antwerpen. De studie kwam tot stand in een open en constructieve sfeer en binnen de afgesproken termijn. Beide landen hebben in gelijke mate aan de studie bijgedragen.

Het rapport Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium geeft een gezamenlijke ambtelijke, technisch-inhoudelijke visie weer waarin de prioritaire functies veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het estuarium in hun onderlinge samenhang worden beschouwd. De langetermijnvisie onderkent het belang van optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens, in samenhang met een maximaal haalbare veiligheid en een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem. In het rapport wordt een integrale visie geschetst, die betrekking heeft op de drie genoemde functies en op de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen ten aanzien van de interpretatie van het Scheidingsverdrag van 1839 en de wijze waarop het gezamenlijk beleid ten aanzien van het estuarium zou moeten worden ingevuld.

Deze langetermijnvisie vormt een goede basis voor nadere besluitvorming over het toekomstige beleid voor het Schelde-estuarium ; zij kan tevens een kader vormen voor verdergaande samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen ten aanzien van het Schelde-estuarium en nodigt uit tot een toekomstgerichte structurering van die verdergaande samenwerking.

Ik vestig er uw aandacht op dat alle rapporten, ook de onderliggende studies, beschikbaar zijn op het internet.

Over de vervolgprocedure inzake de verdere behandeling van de langetermijnvisie en over het gemeenschappelijk nautisch beheer van het Schelde-estuarium heb ik op 5 februari jongstleden, ter gelegenheid van de 600ste bijeenkomst van de Per-

manente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart, afspraken gemaakt met mijn Nederlandse collega, minister Netelenbos. Deze werden vastgelegd in een memorandum van overeenstemming, dat u bezorgd wordt.

In het memorandum van overeenstemming werd vastgelegd dat de Vlaamse regering voor 1 juni 2001 haar standpunt over de langetermijnvisie zal overmaken aan de Nederlandse regering die op haar beurt haar standpunt zal bepalen binnen de 6 maanden.

Ik wil erop wijzen dat het bestaan van een langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium, opge maakt door een Vlaams-Nederlandse organisatie die over een zeer uiteenlopende waaier van functies van het Schelde-estuarium gaat, uniek is. Niet alleen worden visies ontwikkeld over het latere beleid, maar ook over de grensoverschrijdende manier waarop deze visies kunnen uitgewerkt worden. Het is een visionair document dat tot voorbeeld strekt voor grensoverschrijdende samenwerking in een integrerend Europa.

Ik wens allen die bijgedragen hebben tot de realisatie van het eindrapport Langetermijnvisie Schelde-estuarium hartelijk te danken voor de medewerking. Dit geldt in het bijzonder voor de mensen in alle betrokken administraties in beide landen, maar ook voor de studiebureaus en de wetenschappelijke instellingen waarop beroep werd gedaan.

Ten slotte hoop ik dat de werkzaamheden omtrent de langetermijnvisie Schelde-estuarium in het Vlaams Parlement, en in deze commissie in het bijzonder, zullen bijdragen tot een verdere verdieping van de samenwerking met onze noorderburen en dat de Schelde er wel bij mag varen.

2. Voorstelling van het eindrapport door de Vlaamse administratie

2.1 Algemene situering door de heer Strubbe, voorzitter Technische Scheldecommissie

De heer Jan Strubbe, voorzitter Technische Scheldecommissie : Het rapport over de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium werd geschreven in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Technische Scheldecommissie. De Vlaamse leden van de commissie verzorgen de rapportering, mede in naam van de Nederlandse delegatie. Ik zal alvast het rapport algemeen situeren. Vervolgens zullen de heren Van Hoof en Claessens respectievelijk het streef-

beeld 2030 en de ontwikkelingsschetsen presenteren.

De aanleiding tot de vorming van de langetermijnvisie was een discussie over de gevolgen van de aan de gang zijnde verdieping. In Nederland, meer bepaald in de provincie Zeeland, ontstond animo over de compensaties voor verdwenen natuurwaarden. De Nederlandse regering zegde daarop aan het parlement toe dat over deze kwestie zou nagedacht worden. Op 18 februari 1999 sprak minister Stevaert met zijn Nederlandse collega mevrouw Netelenbos af dat de Technische Scheldecommissie belast zou worden met de opdracht verschillende scenario's voor toekomstige ontwikkelingen in het estuarium te onderzoeken. Het eindrapport dat thans voorligt, werd goedgekeurd op de symbolische plek Antwerpen op 18 januari 2001.

Het rapport kan zonder meer baanbrekend genoemd worden. Het gebeurt om te beginnen al niet vaak dat verschillende staten samen een beleidsvisie uitwerken. Daarnaast is de benadering multifunctioneel. Het vormt bovendien een goede basis voor toekomstige Vlaams-Nederlandse samenwerking. Het is ook een toekomstgericht rapport: er wordt immers al rekening gehouden met de verwachte Europese kaderrichtlijn Water. Daarin zal aan de lidstaten worden opgelegd om stroomgebiedbeheersplannen op te stellen.

Omtrent de status van de langetermijnvisie kunnen we zeggen dat het om een ambtelijk document gaat waar men het technisch-inhoudelijke heeft laten primeren op de prioriteiten. Dit laatste behoort immers aan de politiek toe. Het rapport is echter wel vrij ontwikkeld. Het staat dus los van de juridische posities van beide landen.

Vlaanderen is bijvoorbeeld gewonnen voor de vrijheid van scheepvaart terwijl men in Nederland op politiek vlak nog zo ver niet zit dat we zouden kunnen spreken over een gemeenschappelijk beheer. De visie zal dus door de politici in beide landen moeten uitgewerkt worden.

In verband met de technische projectorganisatie kan men stellen dat het de ministers zijn die de Technische Scheldecommissie belast hebben met de opmaak van een studie. Zij vroegen wel dat er zou rekening gehouden worden met een ruime maatschappelijke steun. Er volgde dus een terugkoppeling naar de relevante bestuursorganen. In Nederland was dat bijvoorbeeld het Bestuurlijk Overleg van de Westerschelde. Met andere woorden de gemeenten die langs de Schelde gelegen zijn. In Vlaanderen ging het hierbij over het

Vlaamse Integraal Wateroverlegcomité (VIWC). Zodoende was er een constante feedback.

Alles werd gestuurd door een technische Scheldeprojectorganisatie. De stuurgroep hiervoor werd samengesteld uit ambtenaren van onder andere AWZ en Aminal. In Nederland zorgde Rijkswaterstaat voor een soortgelijke organisatie. Het projectteam werd geleid door een onafhankelijk projectdirecteur met een Nederlands en Vlaams projectleider. Het werk zelf werd uitgevoerd door drie werkgroepen namelijk veiligheid, natuur en toegankelijkheid. De sleutel voor alles lag evenwel bij de morfologie. Zodoende werd er een cluster morfologie opgericht.

De projectorganisatie heeft een document afgeleverd. Dat is bekend. Wat de inhoudelijke waarde van de langetermijnvisie betreft kunnen we stellen dat het eindrapport gebaseerd is op zeventien onderzoeken. Al deze onderzoeken kan men ook op de cd-rom met de presentatie van het rapport weervinden. Bovendien werd er ook nog aan andere auditteams gevraagd of men wel correct bezig was. Tevens werd er een extern auditteam omtrent de morfologie en de natuurlijkheid bij betrokken. Ten slotte was er ook nog een second opinion team voor de onderwerpen veiligheid en toegankelijkheid. Als eindconclusie mag men stellen dat alle onderzoeken een voldoende basis vormen voor het opstellen van een langetermijnvisie.

In verband met de geografische afbakening is het zo dat we van aan de monding tot in Gent gewerkt hebben. De getijdenwerking, het estuarium loopt immers tot Gent. We hebben hierbij echter enkel de hoofdriever en niet de zijrivieren of de bovenriever bekeken. Zo moest de opdracht haalbaar blijven. We hebben het wel telkens over het mondingsgebied, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en de Boven-Zeeschelde. Al deze regio's hebben eigen specifieke kenmerken die heel waardevol zijn op ecologisch vlak. De Westerschelde is een van de drukst bevaren waterwegen ter wereld met een overgang van een marien naar een estuariumstelsel en een overgang van zoutwater naar brakwater en zoetwater. In verband met de Beneden-Zeeschelde werd ons gevraagd om de haven van Antwerpen toegankelijker te maken voor containers. De Boven-Zeeschelde is een zoetwatergetijdenriever met een zeer grote natuurwaarde. De overgang van zoutwaterschorren naar zoetwaterschorren zijn hier heel belangrijk. Het is eveneens een transportweg, type vier, die opgenomen is in de Europese infrastructuur van waterwegen.

Bij de opzet van de langetermijnvisie zijn we uitgegaan van hoe de situatie er nu uitziet om dan, ons baserend op een situatieschets op korte termijn, tegen 2005, over te gaan naar een streefbeeld. Wat wensen we op lange termijn? We moeten dus een beleidsdoel definiëren om te komen tot ontwikkelingsschema's die ons terugleiden naar de situatie van vandaag om dan ten slotte tot een langetermijnvisie te komen. We zitten dus in een interactief proces. Via discussie over de langetermijnvisie zouden we dan ook tot een steeds beter resultaat moeten kunnen komen.

Het vertrekpunt van de langetermijnvisie is het ontwikkelen van een gezond en multifunctioneel estuarien watersysteem dat op duurzame wijze gebruikt wordt voor de menselijke behoeften. Dit is een heel belangrijke zin. In feite is deze definitie perfect in overeenstemming met de integrale visie.

Voor de behandelde functies hebben we ons in de eerste plaats gericht tot de prioritaire functies zijnde veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Bij deze functies was de bepalende factor steeds de morfologie. Andere belangrijke functies zoals bijvoorbeeld de visserij of de recreatie kwamen uiteraard ook aan bod, maar werden wel besproken in functie van de drie prioritaire.

In verband met de *morfologie* moeten we stellen dat het Schelde-estuarium een dynamisch systeem is. Met bijvoorbeeld het uitvoeren van het 48-43-programma constateren we dat het estuarium zich nog ongeveer tien à vijftien jaar zal aanpassen aan de huidige ingrepen. We stelden eveneens vast dat het geulen- en platenstelsel de huidige baggerwerken kan verwerken. Het feit echter dat er nog onzekerheden bestaan over het morfologisch systeem moet ons aanzetten tot voorzichtigheid.

De *veiligheid* is een van de bestaansvoorwaarden voor beide landen. We moeten er rekening mee houden dat de klimaatwijzigingen zullen zorgen voor meer stormen en voor een stijging van de waterspiegel. Bovendien is het ook zo dat door onze ingrepen van inpoldering en baggerwerken het getijdenverschil in de rivier zal toenemen. Ook de grens van de dijkverhoging is in zicht. Het Sigma-plan is aan herziening toe. De minister heeft hier trouwens zelf de aanzet toe gegeven. Ten slotte is ook de stap naar de risicobenadering in beide landen gezet. Wat is bijvoorbeeld het nadeel van overstroming? In bepaalde gebieden is gecontroleerde overstroming immers soms mogelijk.

De *toegankelijkheid* is een ander punt. De Scheldehavens zijn immers heel belangrijk op economisch

vlak. Denken we hiervoor bijvoorbeeld alleen al aan de werkgelegenheid. Economische berekeningen hebben uitgewezen dat de toegevoegde waarde van deze havens jaarlijks oploopt tot 16 miljard euro. We moeten hier dus heel voorzichtig mee omspringen. Containers zijn zeer gegeerd. Door de uitverdieping van de Schelde kan er momenteel 5000 TEU naar Antwerpen. De evolutie naar 8000 TEU, met schepen van veertien meter diepgang, is echter op gang.

Op de Schelde is er ten slotte ook een intens verkeer van gevaarlijke stoffen. Dit is onwenselijk. Men moet dus ingrijpen op het vlak van de scheepvaartbegeleiding. Er zijn hieromtrent echter al afspraken tussen Vlaanderen en Nederland om in te grijpen op nautisch vlak.

Wat de *natuurlijkheid* betreft kunnen we ten slotte stellen dat het Schelde-estuarium een natuurgebied is met een uniek stelsel van brak- en zoetwaterslikken. De twee redelijk gescheiden ecosystemen van het zout- en brakwater van de Westerschelde en het zoetwater van de Beneden-Zeeschelde zijn gescheiden maar toch verbonden.

2.2 Voorstelling van het streefbeeld 2030 door de heer Van Hoof, secretaris Technische Scheldecommissie

De heer Jozef Van Hoof, secretaris Technische Scheldecommissie: Methodiek is in de opvatting van de langetermijnvisie belangrijk. Bij de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen vertrekken we van een aantal vooropgezette doelen. In het rapport gaat men zich zetten op het jaar 2030 en dan vaststellen wat de toestand is in verband met deze verschillende functies, met de samenwerking en met de systeemkenmerken. Het eerste kenmerk bij het uitgangspunt van beheer en beleid is de instandhouding van de fysieke systeemkenmerken van het estuarium. Aan het systeem van het estuarium van de Schelde, wensen wij niets fundamenteels te wijzigen. Wij blijven opteren voor een open en natuurlijk mondingsgebied; een systeem van ondiep water. De hoofd- en de nevengeulen in de Westerschelde blijven, evenals het meanderend karakter van de Zeeschelde. De slikken en schorren en platen met natuurvriendelijke oevers blijven waar mogelijk behouden.

Een tweede belangrijk kenmerk is de veiligheid. De maximale veiligheid in 2030 is een belangrijke bestaansvoorwaarde voor beide landen. Aan de veiligheid valt niet te tornen; het blijft een prioriteit voor ons. Tegen overstromingen willen wij een

maximale veiligheid bereikt hebben tegen 2030. Het rapport stelt heel terecht dat een absolute veiligheid een onhaalbare zaak is. Maar we streven naar maximale veiligheid. Hierbij zullen we rekening houden met de klimaatwijzigingen, de zeespiegelstijging en andere kenmerken in verband met de verzakking van het West-Europees plateau. Dit alles moet echter maatschappelijk, technisch en financieel haalbaar blijven. De restrisico's, die nog altijd bestaan, moeten maatschappelijk aanvaardbaar blijven.

Als derde kenmerk kunnen we stellen dat de Scheldehavens optimaal toegankelijk moeten zijn als trekpaard voor de welvaart. De Scheldehavens zijn van groot belang voor de welvaart van de Schelderegio. In het verdrag van 1839 werd Antwerpen in Vlaanderen erkend als bestaansvoorwaarde voor België. Het beleid van 2030 is gericht op optimale werkgelegenheid, optimalisatie van de toegevoegde waarde en duurzaam ruimtemanagement. De achterlandverbindingen en ook de maritieme toegankelijkheid zijn via alle transportmodi hierop afgestemd. Er is voldoende ruimte voor de ontwikkeling van aan de haven gerelateerde terreinen. De diepte van de vaarweg zal afgestemd zijn op het evenwicht tussen de sociaal-economische kosten en baten en de instandhouding van de natuurlijke systeemkenmerken, rekening houdend met de imperatief van de veiligheid. Er is ook rekening gehouden met de externe veiligheidsrisico's van het transport en ik verwijs hier naar de Nederlandse wetgeving over risicocontouren voor gevaarlijke transporten.

Een vierde kenmerk van het streefbeeld is het estuarien ecosysteem, dat gezond en dynamisch is. De bijzondere en unieke milieuwaarde van dit estuarium is een van de belangrijkste van West-Europa. Tegen 2030 moet dat in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving inzake biodiversiteit en habitatrichtlijnen. De Schelde is een van de belangrijkste estuaria met vloed- en ebregime en met complete zoet- en zoutgradiënten waarlangs belangrijke, typische leefgemeenschappen en habitats tot ontwikkeling kwamen. Tegen 2030 moet de waterkwaliteit voldoende goed zijn en geen grenzen meer stellen aan deze leefgemeenschappen. We mogen niet uitsluiten dat nalevering van verontreinigde baggerspecie op de bodem nog invloed uitoefent.

Een vijfde kenmerk vormt de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland op bestuurlijk-politiek en operationeel vlak. In 2030 zullen Vlaanderen en Nederland een gezamenlijk nautisch beheer voeren. Voor het beleid bestaan duidelijke afspra-

ken over de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van bestuurlijke organen in beide landen. De bestuursorganen baseren hun beslissingen op gemeenschappelijk langlopend onderzoek en monitoringsprogramma's over de relevante parameters van het estuarium. Fysiologische, chemische en biologische parameters, maar ook andere komen aan bod. Ingrepen in het estuarium worden geëvalueerd en bijgestuurd.

Na het definiëren van de kenmerken van het streefbeeld worden in het rapport de beleidsdoelen verder behandeld. Zij concretiseren de gewenste situatie. Ik zal me daarom beperken tot het beschrijven van die beleidsdoelen. Belangrijk is de beslissing binnen de Scheldec commissie en ondersteund door de minister, om vanaf heden reeds een langlopend onderzoeksprogramma op te zetten. Het monitoringprogramma blijft bepalend voor de drie hoofdfuncties. Er bestaat reeds een consensus over tussen Nederland en Vlaanderen dat de veiligheid een risicobenadering zou kunnen inhouden. Er is nog heel wat onderzoek nodig. In Nederland blijft de veiligheid op het huidige niveau gehandhaafd. Dat is ook het wettelijk vastgelegde niveau. In Vlaanderen wordt de maximale verbetering vooropgesteld aan de hand van maatschappelijke debatten en onderzoek. Dit willen we bereiken door een bijgestelde aanpak zoals door concentratie op een grotere oppervlakte gecontroleerde overstroomingsgebieden, eventueel gecombineerd met gebieden voor gereduceerd tij, zodat een actieve natuurontwikkeling mogelijk wordt. Dit heeft gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Er zal ook een maatschappelijk debat gevoerd worden over de gevolgen van de zeespiegelrijzing, klimaatveranderingen, bodemverzakkingen en stormklimaat en hoe de gevolgen van deze fenomenen in het veiligheidsbeleid kunnen opgevangen worden. Het zal een langlopende monitoring vergen om hieruit conclusies te trekken.

Heel belangrijk is dat er in 2030 een verbinding zal bestaan tussen de Ooster- en Westerschelde om de hoogwaterstanden bij stormvloed te verlagen. Daardoor zullen nieuwe mogelijkheden ontstaan voor eco- en biotopen met interessante brakke en zoute natuurwaarden.

Toegankelijkheid is een ander beleidsdoel. De Scheldehavens zullen optimaal toegankelijk zijn in evenwicht met de gewenste socio-economische ontwikkeling van de regio, de natuurlijke draagkracht van het systeem en rekening houdend met de veiligheidsimperatieven. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse zal uitsluitsel geven en daarmee gaan we in op de opmerkingen uit het geza-

menlijke rapport van het Rekenhof en de Rekenkamer. Het parlement heeft dat al een tijdje geleden kunnen bestuderen. In deze kosten-batenanalyse wordt rekening gehouden met de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de vaarweg, de economische baten voor de Schelderegio, de kosten voor het in stand houden van de estuariumkmerken en eventuele overstromingskosten. Nederland en Vlaanderen zullen tegen 2030 duidelijke beleidsafspraken maken over het technische beheer van de vaargeuldimensies. Deze beslissing zal gebaseerd zijn op fysisch wetenschappelijk onderzoek dat in 2030 nog niet afgerond zal zijn. Maar op dat moment zullen we wel al over een schat aan informatie beschikken.

De baggerspecie die vrijkomt door aanleg en onderhoud van de vaargeul zal duurzaam geborgen worden, bij voorkeur binnen het estuarium. Met Nederland hebben we afspraken gemaakt voor een gezamenlijk nautisch beheer waardoor op de vaarweg een maximale veiligheid verzekerd wordt. De toegankelijkheid van de havens van Gent en Terneuzen zal verbeteren. Het meanderend karakter van de Zeeschelde wordt niet aangetast. De CMT-klasse van de binnenvaart hoeft niet verhoogd te worden van vier naar vijf.

Wij streven ook naar een maximale diversiteit aan habitat, gekarakteriseerd door een grote variatie van slikken, schorren, ondiepe watergebieden, platen, zoutwater, brakwater en zoetwater. Het is de bedoeling dat deze diversiteit blijft en zo mogelijk nog aangroeit. Daardoor zorgen we ook voor ruimte voor de natuurlijke en dynamische processen. In 2030 zal de waterkwaliteit niet langer een negatieve rol spelen.

De eerste ecodoelstelling is zorgen voor ruimte voor natuurlijke, dynamische, fysische, chemische en biologische processen. Dat zal een belangrijke invloed hebben op hele stroombekken. De beleidsdoelen richten zich op de verbetering van de wateren slibkwaliteit. De slibtoevoer zal dalen omdat het aandeel van de huishoudens zal verminderen. We behouden ook het meergeulensysteem. Als het mogelijk is getijgebieden uit te breiden, moeten we dat doen om de natuur de kans te geven zich voort te ontwikkelen. Het behoud van het meanderend karakter van de Zeeschelde schept nieuwe kansen voor natuurbehoud en -ontwikkeling. Er moet voldoende aanvoer van zoetwater blijven om het zoet-zoutkarakter van het estuarium te behouden en zelfs te versterken.

De tweede ecodoelstelling is het estuariene ecosysteem met al zijn typische habitats en leefgemeen-

schappen behouden of versterken. Dat estuarium bestaat niet op zichzelf maar wordt beïnvloed door de zee en de bijrivieren. Daarom geeft het behoud van de bestaande natuurlijke gebieden het voedselweb nieuwe kansen en maken we zo een uitbreiding van de habitats en leefgemeenschappen mogelijk. Ook de brakwaterecotopen zullen beter ontwikkelen als we ruimte geven aan de rivier. De verbinding met andere natuurlijke systemen zal gecontroleerd worden. We zullen het mondinggebied niet versnipperen door aan de vlakte van de Raan andere functies toe te kennen. We zullen zo veel mogelijk natuurvriendelijke oevers aanleggen en alle fysische en ecologische belemmeringen voor trekvissen worden weggenomen.

2.3 Voorstelling van ontwikkelingsschetsen door de heer Claessens, projectleider Langetermijnvisie

De heer Jos Claessens, projectleider Langetermijnvisie : In het streefbeeld schetsen we de toestand van het estuarium van in de zee tot in Gent in 2030 gezien door de Technische Scheldec commissie. Hoe we die toestand moeten bereiken is nog niet gezegd. Er zijn veel mogelijkheden. We kunnen er snel of langzaam naar streven. In ieder geval moeten we op middellange termijn, tegen het jaar 2010 de eerste stappen zetten.

Er zijn vier verschillende ontwikkelingsschetsen om dat streefbeeld te bereiken. Het grote verschil is de intensiteit waarmee de beleidsmaatregelen worden ingevoerd : dat varieert van voorlopig weinig doen tot verregaande maatregelen op de middellange termijn. De termijnvisie spreekt geen voorkeur uit voor één van de schetsen. De politieke wereld moet de keuze maken. In de schetsen geven we wel de bandbreedtes voor het beleid en beheer op middellange termijn.

De ontwikkelingsschetsen heten A, B, C en D en de intensiteit vergroot in opgaande lijn. De veiligheid tegen overstromingen en scheepsongevallen is wel voor de vier schetsen gelijk, namelijk overeenkomstig de overheidsnormen. Langs de Zeeschelde benutten we alle mogelijkheden om gecontroleerde overstromingsgebieden aan te leggen.

We hebben eerst naar een kapstok gezocht om de verschillende beleidsopties te groeperen. De mate waarin de vaarweg op middellange termijn verdiept zou kunnen worden, leek ons het meest voor de hand liggend omdat we die factor volledig in eigen handen hebben. Op klimaatwijzigingen en een stijgend aantal stormen hebben we geen vat.

In ontwikkelingsschets A wordt de Schelde niet verdiept. In ontwikkelingsschets B is er een beperkte verdieping binnen de studieoptie van het bestaande verdiepingsverdrag. In het verdrag van 1995 is bepaald dat een verdieping met nogmaals twee voet mogelijk is. In ontwikkelingsschets C is er een gecontroleerde en stapsgewijs uitgevoerde maximale verdieping binnen de randvoorwaarden van het systeem. In ontwikkelingsschets D is er een maximale verdieping binnen de randvoorwaarden die in één keer wordt uitgevoerd. Niet alleen de intensiteit, maar ook de onzekerheid over de morfologische en ecologische gevolgen van de ingreep stijgt van het ene scenario op het andere.

In ontwikkelingsschets A wordt het beleid op middellange termijn niet wezenlijk gewijzigd. De vaarweg wordt niet wezenlijk verdiept zodat Antwerpen getijonafhankelijk bereikbaar blijft voor schepen met een diepgang van 11,6 meter. Voor de natuur worden extra maatregelen genomen : er komt meer ruimte voor typische estuariumnatuur waardoor de nieuwe dijken van het Sigmaplan zo veel mogelijk landinwaarts ingeplant worden. Alle mogelijke gecontroleerde overstromingsgebieden worden aangelegd.

In ontwikkelingsschets B wordt het bestaande verdiepingsverdrag tussen Nederland en Vlaanderen over de toegang tot de Scheldehavens volledig uitgevoerd. De vaarwegen worden verder verdiept met twee voet, wat inclusief de kielspeling overeenkomt met ongeveer 70 centimeter. Zowel de Westerschelde, Beneden-Zeeschelde tot het Deurganckdok als het mondinggebied op zee worden op die manier verdiept. Omdat deze verdieping slechts overeenkomt met de helft van de 48-voetverdieping wordt het systeem slechts beperkt verstoord. De schade wordt gecompenseerd door investeringen in nieuwe natuur. Deze maatregelen komen boven op de maatregelen van ontwikkelingsschets A. Meer gebieden zullen beschermd worden. Het nodige aantal gebieden wordt gereserveerd om de rivier de nodige ruimte te geven.

Het kenmerk van ontwikkelingsschets C is dat er ingrepen in het estuarium gebeuren, maar dat dit in relatief kleine stappen gebeurt. Daardoor kan bij elke volgende stap gebruik gemaakt worden van de lessen uit de voorgaande periode. Deze ontwikkelingsschets streeft naar een zo groot mogelijke verdieping van de vaarwegen in periodieke stappen van ongeveer vijf jaar. Welke diepte haalbaar is, hangt af van de effecten op de morfologie, de veiligheid en de natuur. Of de getij-ongebonden diepgang uiteindelijk 13 meter, 15 meter of iets daar tussenin zal zijn, is niet op voorhand bekend. Inte-

ressant is ook dat een verdieping tot 13 meter getij-ongebonden vaart geen verdiepingsbaggerwerken op zee vergt, maar alleen op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde. Essentieel bij deze ontwikkelingsschets is een intensief monitoring- en onderzoeksprogramma om de reactie van het systeem op de ingrepen op de voet te kunnen volgen en de nodige conclusies te kunnen trekken. Bij deze ontwikkelingsschets hoort een fors investeringsprogramma om de schade van de verdieping aan de natuur te compenseren. De hoeveelheid en de kwaliteit van de typische estuariumnatuur zal dan flink moeten worden uitgebreid. Het is denkbaar dat, om voldoende veiligheid te realiseren, een verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde wordt aangelegd. Dat zou, naast de primaire functie voor veiligheid, ook mogelijkheden voor nieuwe estuariumnatuur kunnen bieden. Wanneer containerschepen van 8.000 en 9.000 TEU de Schelde getij-onafhankelijk zullen bevaren, zal ook de scheepvaartbegeleiding hieraan moeten aangepast worden en is het zelfs mogelijk dat aan sommige buitenmaatse schepen vanaf de wal vaarplanen worden opgelegd. Ten slotte vergt deze ontwikkelingsschets gedegen procedures voor besluitvorming tussen Nederland en Vlaanderen over de aard, omvang en frequentie van de stapsgewijze verdieping van de vaargeul en de maatregelen in het kader van veiligheid en natuur.

Ontwikkelingsschets D lijkt qua doelen op schets C. Het belangrijke verschil is dat de maatregelen niet in stappen, maar als grote ingrepen ineens worden uitgevoerd. Het gaat dus om een verdieping in één keer van de vaarwegen met als inzet 14 meter getij-ongebonden vaart. Grote investeringen in de natuur gebeuren dan ook in één keer. Deze aanpak heeft als voordeel dat snel duidelijkheid wordt geboden. Er zijn echter ook risico's aan verbonden want de effecten zijn minder bekend. Er zijn dan ook duidelijke afspraken nodig over het ongedaan maken van eventuele ongewenste effecten.

In het rapport wordt voor elke ontwikkelingsschets een beschrijving gegeven van de karakteristieke beleidskeuzes alsook de consequenties voor het bereiken van het streefbeeld. Uiteindelijk moeten deze vier ontwikkelingsschetsen alle vier tot het door de heer Van Hoof geschetste streefbeeld 2030 leiden.

Ten slotte stelt de langetermijnvisie dat permanent onderzoek en monitoring van alle aspecten van het volledige estuarium noodzakelijk is, wil men het systeem steeds beter begrijpen. Ook zal voor het uitwerken van maatregelen fundamenteel en toe-

gespits onderzoek nodig zijn. Zo zal bijvoorbeeld voor de verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde een uitgebreide studie nodig zijn. In de langetermijnvisie wordt erop aangedrongen dat deze onderzoeken zoveel mogelijk gezamenlijk worden gedaan. De resultaten van dit gezamenlijk onderzoeksprogramma moeten ertoe leiden dat het estuarium met steeds meer verstand van zaken beheerd kan worden.

2.4. Vragenronde

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Dan stel ik voor dat nu informatieve vragen kunnen gesteld worden. Ik wil erop aandringen om het politieke debat te voeren na de hoorzitting.

De heer Jan Loones : Bij de langetermijnvisie kiest men duidelijk voor het milieu. Ik mis een paar minder belangrijke doelstellingen : wat met visserij – vermoedelijk zit dit bij de ecologische benadering – en de recreatieve functie ?

De ontwikkelingsvisies beschouwen het estuarium als op zichzelf staand. Dit is niet zo. Ik vind niets terug over Zeebrugge of Rotterdam. Men kan de functies niet totaal uit elkaar trekken, vermits dit een gezamenlijke studie is. Ik vermoed ook dat het nodig zal zijn om de economische relevantie naast elke ontwikkelingsschets te plaatsen. Wat is de mening van de administratie hierover ?

Heeft het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) geholpen aan deze studie ? Plant u in de toekomst samenwerking met hen ?

De heer Johan Malcorps : Er wordt aangenomen dat de functies, namelijk natuur, toegankelijkheid en veiligheid, combineerbaar zijn en elkaar niet uitsluiten. Dat het alleen maar kwestie is van technische aanpassingen naargelang de ontwikkelingschets. U zegt dat de vier schetsen hetzelfde zijn op gebied van veiligheid en ecologie, maar bij C en D stel ik vast dat er maar beslissingen kunnen genomen worden op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zijn de gevolgen van de vier ontwikkelingsschetsen dus inderdaad dezelfde ?

De heer Robert Voorhamme : Door de verdeling in vier ontwikkelingsschetsen dreigt men de discussie te verengen tot een discussie tussen voor- en tegenstanders van een bepaalde schets. Daardoor zou een deel van de waarde van het rapport verloren kunnen gaan. Zag men echt geen andere oplossingen ? Zijn er geen tussenoplossingen mogelijk ? Ik neem aan dat u zich gebaseerd heeft op de men-

selijke ingrepen, ervan uitgaand dat de rest buiten de menselijke invloed ligt. Kunnen zich geen wijzigingen voordoen door natuurlijke wijzigingen onder meer klimaatwijzigingen ?

Het uitgangspunt is het estuarien systeem in stand houden. Bepaalde ontwikkelingsschetsen vermelden het streefdoel om tegen 2030 een uitgebreid monitoringsysteem op te zetten. Dit komt niet voor in alle schetsen. Is het, gezien het estuarium in stand moet gehouden worden en in permanente ontwikkeling is, niet nodig om zo vroeg mogelijk, in elke ontwikkelingsschets een monitoringsysteem op te zetten ?

In sommige alternatieven wordt voorgesteld een verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde als een beleidsdoel op te nemen. Dit behoort tot het streefbeeld voor 2030. Anderzijds wordt gezegd dat de klimaatwijzigingen en de gevolgen daarvan op het waterpeil wellicht meer invloed zullen hebben op een aantal aspecten van veiligheid dan van verdieping en dat de verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde hoe dan ook zal opgedrongen worden ten gevolge van de klimaatswijziging. Als we praten over de vier ontwikkelingsschetsen, gaan we er dan niet beter meteen vanuit dat we een dergelijke verbinding in het achterhoofd moeten houden ?

De heer Jo Vermeulen : Zijn er studies of prognoses over de verwachte stijging van de zeespiegel ?

U stelt dat de kwaliteit van het water in 2030 goed zal zijn. Is dat een streefdoel of een zekerheid ?

Kan de aanvoer van zoetwater problemen veroorzaken ? Hoeveel water kan blijven toegevoegd worden in elk scenario ? Is daar onderzoek over verricht ?

De heer Ludwig Caluwé : Bij elk van de vier ontwikkelingsschetsen is het streefbeeld voor 2030 drievoudig : de veiligheid moet gegarandeerd zijn, het Scheldegebied moet een blijvende aantrekkingspool zijn voor de werkgelegenheid en de natuurlijkheid moet bewaard en zo mogelijk verbeterd worden. Toch wordt bij ontwikkelingsschets A en B de mogelijkheid om het tweede streefdoel te realiseren sterk in twijfel getrokken. Maar er is niet onderzocht wat men zou moeten doen om die doelstelling toch te kunnen bereiken : dat is een grote onbekende in het systeem.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Moet men, bij de analyse van elke mogelijke keuze, inderdaad de – ecologische, economische en sociale

– effecten die een bepaalde keuze met zich meebrengt, niet over de hele periode opvolgen ? Dat heb ik wat gemist.

De heer Robert Voorhamme : Bij de uitgangspunten van de langetermijnvisie heeft men als streefdoel gesteld het behoud van de fysieke systeemkenmerken. Anderzijds wil men het Schelde-estuarium zodanig ontwikkelen dat het een dynamisch ecosysteem is. Is het ene wel met het andere verenigbaar ?

De heer Jan Strubbe : Om een rapport als een visie ter discussie aan te bieden is er, om methodologische redenen, een beperking gemaakt tot vier ontwikkelingsschetsen. We zijn gestart met een groot, iteratief, proces. Elke ontwikkelingsschets leidt allicht nog tot bijstellingen omdat we nog in het stadium van de visie-ontwikkeling zitten. Sommige functies zijn daardoor inderdaad nog onderbelicht. Als we de langetermijnvisie verder uitwerken, zullen we nog dieper ingaan op aspecten als visserij en recreatie.

We hebben het Schelde-estuarium beschouwd als de hoofdrivier, de invloed van de zijrivieren hebben we beschouwd als een externe factor. Dit strookt echter niet met de visie van de Europese kaderrichtlijn water. Als we later rekening houden met die Europese verplichting, zullen we het stroomgebied van de Schelde dan ook meer volledig benaderen.

Het VLIZ is een jonge organisatie die niet zelf aan wetenschappelijk onderzoek doet maar gegevens stockeert. Het heeft nog geen rol gespeeld bij de opmaak van de langetermijnvisie, maar kan dat in de toekomst wel doen bij de monitoring.

Volgens ons zijn de streefdoelen wel degelijk combineerbaar : scheepvaart, natuur en veiligheid hebben alle drie behoefte aan een dynamisch ecosysteem. In andere rivieren is men niet zo voorzichtig te werk gegaan, met alle kwalijke gevolgen van dien. Monitoring is terzake zeer belangrijk. Daar zijn we mee bezig en dit wordt steeds verder uitgebreid. Als we de Schelde verder verdiepen dan vooropgesteld in ontwikkelingsschets B, moet de monitoring verder opgedreven worden. Overleg met onze Nederlandse collega's is daarvoor wel nodig.

De verbinding tussen de Ooster- en de Westerschelde staat uitdrukkelijk vermeld in ontwikkelingsschets C en D ; in het iteratief proces is het echter denkbaar dat dit vroeger moet.

De monitoring heeft niet alleen betrekking op ecologische, maar ook op economische factoren. Op basis van de monitoring wordt een bijsturing mogelijk van de ontwikkelingsschets of het streefbeeld.

De goede kwaliteit van het zeewater tegen het jaar 2030 is een streefdoel, geen zekerheid. De heer Malcorps noemde een en ander mechanisch. Het gaat om een interactief proces. Het maatschappelijk debat moet tot een verbetering leiden.

De heer Jozef Van Hoof : Er wordt heel wat wetenschappelijk onderzoek gedaan naar de stijging van de zeespiegel en de toename van de stormfrequentie. De onderzoeksresultaten lopen echter sterk uiteen : van een stijging van 10 centimeter op een eeuw tot een meter per eeuw. Het ligt dan ook voor de hand dat het niet eenvoudig is om uit deze studies directe beleidsconclusies te trekken. De ontwikkelingen moeten wel op de voet worden gevolgd. Een en ander moet mee opgenomen worden in het monitoringprogramma. In de monitoring moeten naast gegevens op het vlak van toegankelijkheid en natuurlijkheid ook gegevens in verband met veiligheid worden opgenomen.

De heer Jan Strubbe : Het hoofd van het waterbouwkundig laboratorium kan hierover verdere informatie verschaffen.

De heer Jozef Van Hoof : Ondanks de 17 begeleidende studies zijn we niet in staat geweest om een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken. De economische studie van professor Peters geeft hiertoe wel een eerste aanzet. De kosten-batenanalyse zal meegenomen worden in het vervolgtraject. Een en ander is overeenkomstig afspraken tussen de ministers Stevaert en Netelenbos pas geprogrammeerd vanaf begin volgend jaar.

De heer Johan Malcorps : Er heeft al wel een kostenraming plaatsgevonden van de niet-verdieping, maar niet van de wél-verdieping. Hiervan moet ook een raming worden gemaakt.

De heer Jan Strubbe : Een van de 17 rapporten gaat over de kosten. De projectleider, de heer Jos Claessens, kan hierover uitweiden. De gegevens zijn beschikbaar op cd-rom en op het internet.

De heer Jos Claessens : Bij de ontwikkeling van de langetermijnvisie hebben we geprobeerd om de financiële consequenties te berekenen. De raming van de kosten was slechts op het einde van de studie mogelijk, aangezien we eerst over voldoende gegevens moesten beschikken. We hadden dan ook

vrij weinig tijd om de raming uit te voeren. Het gaat daarom om een zeer ruwe schatting.

De kosten zullen vanzelfsprekend afhangen van de gekozen ontwikkelingsschets. Het ligt voor de hand dat ontwikkelingsschets A goedkoper is dan ontwikkelingsschets B of C. Verder onderzoek zal een belangrijke invloed hebben op de kosten. Bij een verdere verdieping eist Europa natuurcompensaties ; de kosten zullen bovendien afhangen van de verdere onderhandelingen met Nederland. Deze kosten kunnen moeilijk nu al worden ingeschat. Dat is wellicht ook niet wenselijk. We hebben dus vrij weinig tijd gehad en we moesten uitgaan van te weinig en mogelijk onvolledige gegevens.

Voor elke kostendrager werd een prijsvork berekend die een indruk geeft van wat de kosten kunnen zijn. De basisgegevens voor de raming werden verzameld op basis van interviews met Vlaamse en Nederlandse ambtenaren. Er werd geen optelling gemaakt van de kosten voor alle kostendragers samen. We wilden immers vermijden dat zo'n cijfer als definitief zou worden beschouwd.

Er zijn 10 kostendragers beschouwd. De cijfers die ik zal noemen, houden geen rekening met de BTW. Ten eerste is er de kostprijs van een verdieping van de Schelde. De baggerkosten zullen zich situeren tussen 264 en 336 miljoen euro. Een en ander hangt af van de stortplaatsen voor de specie en het type schepen dat gebruikt wordt. Uit de langetermijnvisie is gebleken dat de specie niet in de Westerschelde kan worden teruggestort, aangezien de systeemkenmerken anders zouden worden aangetast.

De morfologische studie stelt dat het aangewezen is om de specie in de onmiddellijke nabijheid van de Westerschelde te storten. In dit verband werd de vlakte van de Raan voorgesteld. Aangezien het gaat om een ecologisch waardevol gebied werd voorgesteld om de storting te laten plaatsvinden op de uiterste westzijde van de vlakte. Zo wordt de vlakte van de Raan uitgebreid. Als er wordt overgegaan tot een verdieping moet een en ander uiteraard nader bestudeerd worden. Een dertienmeter-getijonafhankelijke vaart vergt geen baggerwerken in zee, maar enkel in de rivier. De kostprijs hiervan is dan ook aanzienlijk lager : 73 tot 100 miljoen euro.

Bij een verdieping moet ook rekening gehouden worden met wrakkenruiming. Bij de huidige verdieping waren de kosten daarvoor hoger dan verwacht. In een eerste definitieve raming werd zelfs een cijfer van 400 miljoen gulden vooropgesteld. Uiteindelijk kostte een en ander 235 miljoen gul-

den. Bij een verdere verdieping zullen er bijkomende wrakken moeten worden geruimd. Alleen de ruiming van de Fort Maisonneuve, een munitie-schip uit de Tweede Wereldoorlog, zal ongeveer 1 miljard frank kosten. De kosten zullen oplopen van 87 tot 197 miljoen euro.

De kosten voor de verlegging van de pijpleidingen hangen af van de omvang van de verdieping. Een belangrijke leidingenstraat situeert zich aan de Belgisch-Nederlandse grens tussen Bath en Zandvliet. Bij een verdieping van 14 meter wordt de ruimte boven de pijpleidingen gereduceerd tot een halve meter ; in dat geval moeten de leidingen dus verlegd worden. Dat zou ongeveer 75 miljoen euro kosten.

Voorts is er de oeverbescherming. In de huidige verdieping moeten een groot aantal oevers in het oostelijk deel van de Westerschelde beschermd worden. Met oeverbescherming bedoelt men niet het bouwen van dijken, maar wel het verdedigen van de randen van het vaarwater, de slikken en de schorren. In het 48-voetsprogramma is dat al voor het oostelijke deel van de Schelde gebeurd. Bij een verdere verdieping moeten er ook maatregelen genomen worden in het westelijke deel van de Westerschelde. De kostprijs bedraagt 45 tot 85 miljoen euro.

Wat het behoud van het veiligheidsniveau betreft, kost een dijkverhoging op Nederlands grondgebied (tussen Vlissingen en de Belgisch-Nederlandse grens ter hoogte van Zandvliet) van 0,5 tot 1 meter 185 tot 335 miljoen euro. De vaste kosten zijn zeer groot. De omvang van de dijkverhoging is van minder belang ; wel belangrijk is de aanpak ervan. Het effect van een eventuele verdere verdieping is alleen voelbaar opwaarts van Hansweert. De kostprijs is voor dit pand 77 tot 141 miljoen euro. Er zijn ook berekeningen gemaakt van de invloed van de verdieping op getij. Die bedraagt 10 tot 15 cm. Voor zeespiegelwijziging worden daarentegen cijfers genoemd van 10 tot 100 cm per eeuw. In de morfologische studie is sprake van zeespiegelwijzigingen van 20 en 60 cm per eeuw. Van de totale kosten voor dijkverhoging tussen Hansweert en de grens is er dan ook slechts een deel (5 tot 30 %) toe te wijzen aan een eventuele verdere verdieping.

Wat het behoud van het veiligheidsniveau op Vlaams grondgebied betreft, is de volledige uitvoering van het geactualiseerde sigmaplan met de gecontroleerde overstromingsgebieden een reeds genomen beslissing. Die komt dan ook niet meer voor in de langetermijnvisie. Ze wordt sowieso uitgevoerd ; de kosten zijn dan ook niet opgenomen.

Een alternatieve verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde heeft een verlaging van de hoogwaterstanden tot gevolg. De naakte aanleg kost 150 tot 250 miljoen euro voor onder meer onteigeningen en het aanleggen van bruggen. Berekeningen door het RIKZ (Rijksinstituut Kust en Zee) in Nederland hebben aangetoond dat er een belangrijk afstoppen van de stormvloedstanden in beide landen is zowel op de Zeeschelde in Vlaanderen als op de Westerschelde tot Hansweert in Nederland.

De natuurmaatregelen en -compensaties zijn een onbekend gegeven. Wat er voor de verdieping aan natuurcompensaties gegeven wordt, hangt af van de eisen die door Europa gesteld worden en van de onderhandelingen met Nederland. Een zeer ruwe schatting van het verlies aan ondiepwatergebieden bedraagt 300 tot 1000 hectare. Dat betekent een kost van 40 tot 190 miljoen euro.

Een aantal ideeën voor natuurmaatregelen en -compensaties zijn de uitbouw van de verbinding tussen Ooster- en Westerschelde tot natuurgebied; de uitbreiding van het Zwin op Nederlands grondgebied; het herstel van het meanderend karakter van de Durme; de omvorming van gecontroleerde overstromingsgebieden tot gecontroleerde gereduceerde getijgebieden die een grotere ecologische waarde hebben. De kostprijs van die maatregelen ligt ver boven 190 miljoen euro zodat er duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

Andere kostendragers zijn schadecompensaties (bijvoorbeeld schade aan de visserij) die op 2,5 tot 10 miljoen euro geraamd worden; de scheepvaartbegeleiding met een kostprijs van 7,5 tot 14,5 miljoen euro; de kosten van het ontwerp, de studie en de monitoring die 20 procent van de investeringskosten geraamd worden en ten slotte de BTW.

Als we de minima en de maxima optellen, komen we tot een kostprijs van een verdieping in een vork van 35 tot 75 miljard frank.

Het uiteindelijke bedrag is afhankelijk van onder meer de eisen van Europa, van de onderhandelingen met Nederland en de keuze van de ontwikkelingsschets.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Ik stel voor om niet dieper op deze uiteenzetting in te gaan omdat het de bedoeling is om ons toe te spitsen op de informatie over het rapport. De kostprijsberekening is een interessant gegeven, maar niet noodzakelijk voor de discussie die we binnenkort zullen voeren. We hadden vooral een effectiviteitsanalyse gevraagd waarin aandacht wordt be-

steed aan onder meer de sociale, economische, maatschappelijke gevolgen.

De heer Jos Stassen : Wat het veiligheidsniveau betreft stelt u dat de verdieping weinig effect heeft op de stijging van het water in de Schelde. Hoe zijn die berekeningen gebeurd? Gaat het om gemiddelden of hebben de cijfers alleen betrekking op de stormgetijden?

De heer Jos Claessens : De berekeningen tonen aan dat er een stijging is van het gemiddelde hoogwater en een daling van het gemiddelde laagwater bij een verdieping. Andere berekeningen naar de stormvloed tonen aan dat een verhoging van het hoogwater kleiner is bij stormvloed dan bij een gewoon tij. Die berekeningen zijn dubbel gecheckt.

De heer Ludwig Caluwé : U gaat uit van een stapsgewijze benadering (schets C). U stelt dat er een bijzondere procedure nodig is om te garanderen dat de besluitvorming niet afgeremd wordt door procedureproblemen. Hoe moet een dergelijke procedure er uit zien?

De heer Jan Strubbe : Een van de kenmerken van het streefbeeld is een bestuurlijke samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. Voor het beheer van het Schelde-estuarium is een soepele besluitvorming nodig. Ik kan niet voorspellen wat het resultaat is van de verdere besprekingen met Nederland. Men heeft wel afgesproken dat men een oplossing zal zoeken voor de besluitvormingsprocedure.

3. Wetenschappelijke benadering

3.1. Uiteenzetting door professor Peters, riviermorpholoog

Professor Jean Jacques Peters, riviermorpholoog : Ik zal het hebben over de mogelijkheden tot verbetering van de bevaarbaarheid van de Westerschelde en het beheer van het estuariene Scheldemilieu. We stellen de vraag op welke manier we de toegankelijkheid, de veiligheid en de natuurlijkheid kunnen harmoniseren.

Alles vertrekt vanuit de vraag van de haven van Antwerpen wat de mogelijkheden zijn om een betere maritieme toegang tot de havens te krijgen zonder de veiligheid en de natuurlijkheid in gevaar te brengen.

Er werd mij gevraagd om hiervoor een internationaal expertenteam samen te stellen. Dit team be-

staat uit : J.J. Peters (teamleader), R. H. Meade, W.R. Parker en M.A. Stevens.

In het team formuleerden we een aantal vragen ; namelijk op welke wijze de morfologie van de Westerschelde evolueert, welk beheer de Westerschelde naar een gunstiger morfologie kan doen evolueren, welke baggerstrategie hier op korte termijn kan toe bijdragen en welke maatregelen er nog zullen nodig zijn om het estuarium verder te helpen herstellen. Al deze vragen werden natuurlijk gesteld uitgaande van het feit dat de Westerschelde momenteel geen gunstige evolutie kent. Het expertteam kwam tot een aantal bevindingen. De eerste was dat een langetermijnvisie rekening moet houden met de relevante morfologische ontwikkelingen, dus over een tijdsperiode van eeuwen.

Het zal sommigen onder jullie misschien doen glimlachen dat ik 20.000 jaar terugkeer. Op dat ogenblik lag de zee immers 125 meter dieper dan vandaag. Een andere bevinding is dat de Westerschelde, vroeger de Honte, ontstond door de werking van de zee tijdens en na de sterke zeespiegelstijging in het Holoceen.

Het Holoceen is de periode van de laatste 10.000 jaar. Het geulensysteem werd toen gevormd door de zeearmen waarin de Schelde uitmondde, ergens opwaarts Antwerpen. Dit wil zeggen dat de Westerschelde deel uitmaakt van de zogenoemde Rijn-Schelde-Maasdelta. Dit is echter geen echte delta maar iets wat overblijft van een lagune, een soort Waddenzee zoals in Friesland, gescheiden van de Noordzee en gevormd door de aanvoer van erosiemateriaal uit het Kanaal tijdens de laatste stijging van de zeespiegel.

De Westerschelde, afwaarts Antwerpen is dus geen typisch estuarium. Alleen het deel opwaarts Antwerpen was het oorspronkelijke estuarium, met een meanderend één-geul-patroon. Op de kaarten kan men duidelijk zien dat er de laatste eeuwen, onder invloed van de inpoldering, veel ruimte is verloren gegaan voor de Schelde. Het meergeulen-gebied tussen Antwerpen en Oostende ondergaat trouwens nog altijd belangrijke morfologische veranderingen. De belangrijkste hiervan zijn : de vereenvoudiging van het meergeulensysteem, de verdieping van de hoofdgeulen en de verhoging van de platen (de zogenaamde verlanding). Het belangrijkste gevolg hiervan is de grotere indringing van de getijdengolven.

Het rivierenstelsel opwaarts Antwerpen ondergaat ook significante verticale veranderingen, namelijk de verdieping van de geulen door erosie van de

kleibodem en de verdere verlanding door sedimentatie. Dit moet men in rekening brengen in het onderzoek naar de effecten van het beheer in het afwaarts gedeelte omdat we er toch een bepaalde verlanding krijgen. Het deel afwaarts de vernauwing Vlissingen-Breskens tot op de hoogte van Oostende maakt integraal deel uit van de Westerschelde. Dit gebied kent nog altijd belangrijke morfologische veranderingen die een weerslag hebben op de geulenontwikkeling opwaarts Vlissingen. Tussen Antwerpen en Vlissingen werd het natuurlijk verlandingsproces tijdens de laatste duizend jaar sterk versneld door menselijke ingrepen voor namelijk inpoldering, dijkenbouw, oeververdedigingswerken, staketsels en het afsnijden van zijgeulen. De invloed van deze ingrepen is vandaag de dag nog altijd goed merkbaar. In hun strijd tegen het water beseften de bewoners niet dat zij door hun ingrepen het gevaar voor overstromingen al maar vergrootten. Pas na 500 drong het getij bijvoorbeeld door tot in Antwerpen. Vroeger had men er geen getijdewerking. Pas na 1500 bereikte de getijdegolf ook Gent. De amplitude van het getij stijgt vandaag veel sneller dan de zeespiegel. Dit laatste is echter niet alleen te wijten aan de stijging van de zeespiegel maar ook aan het morfologische proces. De baggerwerken ter verbetering van de bevaarbaarheid afwaarts de grens met Nederland waren marginaal tot het eerste verdiepingsprogramma dat plaatsvond in het begin van de jaren zeventig. De amplitude van het getij voor Antwerpen stijgt omdat het laagwater blijft dalen. Dit laatste moet echter nog verder onderzocht worden.

Blijkbaar hebben de meer intensieve baggerwerken in de Westerschelde over de laatste dertig jaar geen zichtbare trendbreuk in de verlanding veroorzaakt. We mogen dus stellen dat hun invloed slechts marginaal was vergeleken met de invloed van inpolderingen, indijkingen en wegsnijden van zijarmen. Niet zozeer de verdiepingswerken, maar stortingen van specie op verkeerde plaatsen kunnen een gevaar betekenen voor de verdere evolutie van de Westerschelde. Het beleid inzake baggerwerken, is besproken geweest in de langetermijnvisie, waar wij aan meewerkten. De Westerschelde tussen de grens en Vlissingen werkt als een bijna gesloten systeem. Er is maar weinig uitwisseling van zand met de Schelde of met de zee. Het zand gebaggerd op de drempels in de hoofdgeulen wordt systematisch gestort in de zijgeulen, voornamelijk in de vloedgeulen. De langetermijnvisie wijdt de ongunstige morfologische evolutie waargenomen in het oostelijk gedeelte van de Westerschelde, tussen Bath en Hansweert, aan het storten van een grote hoeveelheid baggerspecie in de

vloedgeulen. Wij gaan daarmee niet helemaal akkoord.

De analyse van historisch materiaal toont aan dat deze ongunstige morfologische evolutie eerder te wijten is aan een verandering in het geulenpatroon tussen Hansweert en Terneuzen, dan aan het storten van baggerspecie in de vloedgeulen. In vergelijking met 1938 lijkt er in 1997 niet zoveel veranderd op het vlak van de morfologie. Wel was de vloedgeul Gat van Ossenisse inmiddels doorgestoken. Door zand te storten in de daaropvolgende vloedgeul Schaar van Waarde zou deze zijn aangezand, maar we zien dat de plaat van Walsoorden nu sterk is geërodeerd, wat volgens ons te wijten is aan een andere oriëntatie van de vloedstromingen, naar de plaat.

De langetermijnvisie stelt dat storten in vloedgeulen moet beperkt worden tot een percentage van het natuurlijke zandtransport. Een hoger percentage zou het meergeulensysteem vernietigen, met ernstige gevolgen op gebied van veiligheid en natuurlijkheid. De langetermijnvisie geeft de aanbeveling baggerspecie naar zee te exporteren, indien het in stand houden van de huidige diepgang – of het verruimen van de vaargeul – zou leiden tot grotere baggerhoeveelheden. Doch wij zijn daar niet zo zeker van. Welk volume mag er gestort worden? De vraag rijst of het daaraan te wijten is, of aan de morfologische verandering van de geulen.

Wat zijn de voorstellen van het expertenteam? Een nieuwe bagger- en stortstrategie moet worden onderzocht, met als doel de interne morfologische dynamiek van de Westerschelde te herstellen en het meergeulensysteem in stand te houden. De dynamiek is verloren gegaan. De alternatieve strategie bestaat er in de vorm van het geulenstelsel te sturen door oordeelkundig de baggerspecie te storten, bijvoorbeeld op plaatsen waar een zandbank te veel erodeert. Zo kan ze weer opgebouwd worden met als doel een betere scheiding tussen vloed in beide geulen. Deze alternatieve strategie kan onmiddellijk uitgetest worden, mits een degelijke monitoring, zelfs zonder bijkomende verdieping, omdat we toch aan het baggeren zijn. De oorzaken van ongunstige morfologische ontwikkelingen moeten onderzocht worden en maatregelen voorgesteld om ze te verhelpen. Oeververbeteringen kunnen de evolutie beïnvloeden hebben.

Als belangrijkste conclusies kunnen we stellen dat de eeuwenlange morfologische veranderingen in de Westerschelde het gevaar voor overstromingen verhogen en de “natuurlijkheid” aantasten. De bij-

drage van de baggerwerken in deze evolutie bleef marginaal vergeleken met de invloed van andere menselijke ingrepen. Op korte termijn kunnen baggerwerken de morfologie van de Westerschelde gunstig beïnvloeden. Op middellange termijn moeten andere maatregelen getroffen worden om een verdere verlanding van het estuarium tegen te gaan; deze omvatten wijzigingen aan de harde begrenzingen van de rivier (dijken, staketsels, kribben, en dergelijke). Op langere termijn vereist het beheer van het estuarium een grondige kennis van de werking van het geulen- en platensysteem; voldoende middelen moeten hiervoor vrijgemaakt worden om de noodzakelijk natuurmetingen en studies uit te voeren – wat niet hetzelfde is als het verzamelen van gegevens voor modellering – en om morfologische expertise op te bouwen. De voorgestelde langetermijnvisie kan de basis vormen voor een verder beleid, op voorwaarde dat de morfologische veranderingen in hun historisch perspectief worden ingebouwd. Een verdere verdieping is mogelijk – wij denken aan scenario C – mits het gebruik van een aangepaste bagger- en stortstrategie: morfologisch baggeren. Een nieuwe beheersstrategie moet dringend uitgewerkt worden op basis van terreinonderzoek, (fysische en wiskundige) modelstudies en analyse van de resultaten van proefprojecten zoals de voorgestelde.

De heer Johan Malcorps: Ik wil een vraag stellen over het mondingsgebied, want u heeft vooral gesproken over het verlandingsgevaar. Samen met het effect van de stijging van de zeespiegel zou sedimentexport een verdrinking van het estuarium tot gevolg kunnen hebben.

De heer Robert Voorhamme: U houdt een pleidooi voor het zo vroeg mogelijk starten van een uitgebreid monitoringsysteem met bijbehorende morfologische studies. Wat betekent het luik compensaties, waarin men nu toch voorziet en dat toch zeer aanzienlijk is, in het systeem van morfologisch baggeren?

De heer Jean Jacques Peters: De huidige stijging van de zeespiegel maakt dat meer water zou moeten binnenkomen, maar men berekent geregeld het volume water dat in de Schelde kan tussen laagwater en hoogwater in functie van de vorm van de bedding. De laatste studie is gebeurd in 1981 en 1990; er is dus een nieuwe studie nodig. Doch de verandering is miniem. Dit wil zeggen dat de stijging van de zeespiegel gepaard gaat met de verhoging van de platen, en dat er in feite geen echte verdrinking is. Op gebied van export van het sediment kan men de vraag stellen indien men een groter verdiepingsprogramma gaat uitvoeren, gaat dat

zand naar de zee brengen ? Kan dat niet als gevolg hebben dat die platen gaan afbouwen en dat we meer water gaan binnenkrijgen. Ik vind dat dat onderwerp van een studie zou moeten zijn.

Het mondingsgebied gaat tot Oostende en dat moeten we erbij nemen. Ik maak mij zorgen over de evolutie van dat gebied met name in hoeverre de deltawerken invloed hadden op de vorming van de vlakte van De Raan en in hoeverre storten van specie aan de rand van De Raan bijgedragen heeft tot de verandering. Er is de natuurlijke evolutie en de impact van het baggeren ; beide zijn moeilijk uit elkaar te houden.

De morfologische baggering moet niet het enige antwoord zijn als reactie op een ongunstige evolutie. Ik denk dat we ontpolderen kunnen beschouwen, niet exclusief ontpolderen, maar samen met baggeren kan dit een gunstige invloed hebben. Wat wij wel gekregen hebben is het stabiliseren van het geulensysteem. Daar waar geulen door het platensysteem wandelden, gaf dit grote verscheidenheid aan habitat ; dat mechanisme is er heel weinig vandaag. Bepaalde hoge platen werden vroeger meer dan nu afgebouwd om plaats te maken aan de opbouw van lagere platen. Ik denk dat we goed moeten onderzoeken hoe we het baggeren moeten organiseren. Hoe moeten we de herverdeling doen van het zand, zodat de natuurlijke werking van de geulen zelf functioneert en de rivier meer zand transporteert.

De heer Jan Loones : Houdt u rekening met de plannen voor offshore baggeren in Oostende ? Er zijn zeer dramatische plannen voorgesteld in De Raan met creatie van nieuwe kanalen. Komen die er nog ?

De heer Jean Jacques Peters : Het mondingsgebied maakt meer en meer deel uit van de Westerschelde en het heeft een maritiem karakter met golfwerking en vorming van duinen. De menselijke ingreep was drastisch dramatisch in mijn visie als morfoloog. De natuurlijke aangroei van de duinen is vernietigd door de aanbouw van huizen en dijken.

Toen ik over dat windmolenpark las, kreeg ik rillingen : dat is nu precies wat men niet mag doen. In een dynamisch systeem als het Schelde-estuarium mag men niet zomaar ingrijpen. Ik zeg wel niet dat niets mogelijk is, palen bieden misschien een oplossing. Bouw echter zeker geen eiland. Platen moeten kunnen bewegen, en dat doen zij vandaag te weinig.

Minister Steve Stevaert : In het dossier van het windmolenpark is er nooit sprake geweest van de bouw van een eiland.

Professor Jean Jacques Peters : Windenergie is belangrijk voor de toekomst, maar dat geldt ook voor de keuze van de locatie. De vlakte van de Raan is immers een zeer delicaat systeem, dat reeds aan vele invloeden onderhevig is.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Kunt u wat meer vertellen over uw buitenlandse medewerkers ? Welke ervaring brachten zij in ? Wat was de motivering voor hun selectie ?

Professor Jean Jacques Peters : Met de Britse riviermorfoloog Reginald Parker werk ik al samen sinds 1966. Hij is een specialist in slib en sedimenttransport in kust- en estuariumzones. Ook de Amerikaan Bob Meade is een befaamde sedimenttransportspecialist. Hij is een medewerker – op rust inmiddels – van de US Geological Survey. Een belangrijke publicatie over de verschillen in estuaria aan de Amerikaanse oostkust is van zijn hand. Met de onafhankelijke expert Michael Stephens werk ik geregeld samen in Azië. Hij beschikt over een grote terreinkennis en is erg vertrouwd met mathematische en fysische schaalmodellen.

3.2. *Uiteenzetting door de heer Mees, directeur Vlaams Instituut voor de Zee*

De heer Jan Mees, directeur Vlaams Instituut voor de Zee : Ik ben licentiaat in de milieusanering en doctor in de biologie. Ik promoveerde op een studie over de ecologie van het Westerschelde-estuarium. Daarin besteedde ik bijzondere aandacht aan het gedrag van en de relatie tussen hyperbentische en epibentische gemeenschappen. Dat zijn respectievelijk de gemeenschappen van kleine dieren die leven in de onderste meter van de waterkolom, en die van de bodembewonende wezens. Die laatste staan in nauw contact met het sediment.

Mijn onderzoek als marien bioloog aan de UGent is vooral uitgegaan naar Europese estuariene systemen in het algemeen en het Schelde-estuarium in het bijzonder. Mijn specialisme is de biologie, maar ik heb ook een uitgebreide algemene kennis over het Scheldesysteem. Ik zal het in de eerste plaats hebben over het aspect natuurlijkheid (biologie, ecologie, interactie met omgeving) in de langetermijnvisie.

Tijdens mijn studies hield ik mij vooral bezig met het mondingsgebied – Westerschelde-estuarium en

Beneden-Zeeschelde : zowel de mariene zone als de brakwaterzone tot Antwerpen – de zoetwaterzone is niet mijn specialisme

Het Vlaams Instituut voor de Zee is een jonge instelling waarvan de werking geheel gefinancierd wordt door de Vlaamse overheid en de provincie West-Vlaanderen. Zij heeft een wetenschappelijk karakter en werkt interuniversitair en interdisciplinair. Wij ondersteunen onderzoek veeleer dan het zelf uit te voeren. In onze beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid is vastgelegd dat wij op vraag van de overheid adviezen verstrekken en voorstellen formuleren.

Tegelijk vormen wij een aanspreekpunt voor ad-hocopdrachten in de mariene sfeer. Wij hebben voorts de opdracht een informatie- en coördinatiecentrum voor zeewetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen uit te bouwen. Het doel is te komen tot een Vlaams Marien Data- en Informatiecentrum (VMDC), dat oceanografische gegevens beheert zoals dat in de meeste buurlanden gebeurt. Het zal internationale standaarden implementeren en herverdelen op maat met de verschillende gebruikers.

Wat heeft de langetermijnvisie met de zee te maken ? De zee impliceert alle zee- en getijgebonden systemen, dus niet enkel de open zee, maar ook stranden, duinen, slikken, schorren en estuaria.

De langetermijnvisie, bij het schrijven waarvan ik niet persoonlijk betrokken was, werd door hoogkwalitatieve medewerkers opgesteld. De procedure was rigoureuze, open en transparant. De grote aandacht voor het aspect natuurlijkheid als verzoenen-de achtergrond voor de verschillende gezichtspunten heeft mij als bioloog aangenaam verrast.

In de studie worden conflicten en onduidelijkheden duidelijk vermeld. Daar wordt ook rekening mee gehouden bij het uittekenen van scenario's en streefdoelen. Als directeur van het Vlaams Instituut van de Zee ben ik zeer tevreden omdat de studie een mooi voorbeeld is van geïntegreerd kustzonebeheer. Ik heb de indruk dat het geïntegreerd estuariumbeheer het geïntegreerd kustzonebeheer een stap voor zal zijn als dit plan wordt uitgevoerd.

Er wordt gestreefd naar een gezond en multifunctioneel systeem dat op duurzame wijze gebruikt wordt voor menselijke behoefte. Bovendien wordt het Schelde-estuarium voortaan als één geheel beschouwd : een continuüm van de Noordzee tot in Gent. In de studie schenkt men ook genoeg aandacht aan het complexe karakter van een estuari-

um. Men gaat niet alleen uit van een omvattende visie, men streeft ook naar een geïntegreerd beheer. Bovendien probeert men te vermijden om onomkeerbare veranderingen in gang te zetten.

De geografische afbakening is voor discussie vatbaar maar wel aanvaardbaar. De vier zones komen overeen met vier reële zones, elk gekenmerkt door een eigen ecosysteem. Het mondinggebied maakt deel uit van het estuarium, maar heeft een marien karakter als gevolg van de golfslag. In het Westerschelde-estuarium merken we de overgang van een marien karakter naar brak water. Het wordt ook gekenmerkt door een meerkanalensysteem. De Beneden-Zeeschelde is een brakwatergebied en de Boven-Zeeschelde kent een zoetwaterecosysteem. Ik benadruk dat het volledige estuarium als een continuüm beschouwd moet worden, maar er zijn voldoende biologische en andere argumenten om het geheel uit praktische overwegingen op te delen.

Men wijst er eveneens op dat deze afbakening niet star is. Ik zie weinig morfologische of biologische redenen om aan de haven van Zeebrugge te stoppen. Om de studie gemakkelijker te maken, werden de zijrivieren niet in beschouwing genomen, maar het integrale waterbeheer verplicht ons er rekening mee te houden. Een aantal ervan staat immers ook onder invloed van de getijden.

De prioritaire functies : veiligheid, toegankelijkheid van de Antwerpse haven en natuurlijkheid met speciale aandacht voor de morfologie, zijn goed gekozen. Ik wil wel nog even wijzen op een aantal bijkomende functies. Zachte recreatie met voldoende aandacht voor de natuurlijkheid van het systeem zal een functie blijven. De visserij valt onder de functie natuurlijkheid. De Westerschelde is een soort kraamkamer en kinderkamer voor visen en garnalen. We zullen die functie niet aantasten als we over de waterkwaliteit waken en zorgen voor genoeg ondiepe gebieden met een lage stroomsnelheid.

Voor deze studie werd opgemaakt, heeft men alle problemen en wensen van de betrokkenen accuraat geïnventariseerd. Ik kan alleen maar oordelen over de biologische en de ecologische aspecten. Maar ik heb de indruk dat men erin geslaagd is de best geschikte instellingen, specialisten en administraties te vinden.

Het onderzoek is goed gedefinieerd : uitbesteding, begeleiding, opvolging en auditing door externe experts. Daarnaast werd daar waar nodig naar een second opinion gezocht. De zeven deelstudies over

morfologie en ecologie die ik heb doorgenomen lijden onder tijdsgebrek. De vele onzekerheden worden weliswaar wel weergegeven in de langetermijnvisie. Voor een aantal uitgangspunten zoals de afbakening van de mariene zone, worden geen argumenten aangebracht. Hetzelfde geldt voor de discussie over ontpoldering aan Nederlandse zijde.

Een aantal zaken zijn onduidelijk omdat niet alle gegevens voorhanden zijn. De gevolgen van de huidige verdieping zullen nog tien tot vijftien jaar voelbaar zijn. Ik begrijp niet hoe we dat moeten interpreteren aangezien 2010 ook een streefdoel is.

De gevolgen van de klimaatsverandering zijn niet inschatbaar. Er zijn geen realistische scenario's beschikbaar over stormfrequentie, de stijging van de zeespiegel of de grotere toevloed van zoetwater als gevolg van de toegenomen neerslag.

Dit is een voorbeeld van een goed beheerd, complex en bilateraal project dat op twee jaar tijd veel kwalitatief onderzoek heeft opgeleverd. De procedure verliep heel open en transparant. Zo is er een cd-rom met alle achtergrondinformatie en rapporten, zowel van de specialisten als van de audit. Dat garandeert de kwaliteit van het geleverde werk. Bovendien werden alle relevante doelgroepen op de hoogte gehouden via een nieuwsbrief.

Op korte termijn moeten we het estuarium inderdaad beschouwen als een aaneengesloten gebied met een uitzonderlijke natuurwaarde. In elk van de vier zones vinden we unieke landschappen, habitaten en levensgemeenschappen. Er zijn bovendien meer dan twee levensgemeenschappen. Denk maar aan het zeldzame brakwaterecosysteem waarin een aantal unieke soorten leven zoals bijvoorbeeld de brakwaterendemen.

Misschien is de studie al te zeer gericht op morfologie en is men de waterkwaliteit ietwat uit het oog verloren, nochtans een absolute voorwaarde voor een gezond systeem. In 1992 was de waterkwaliteit dramatisch: er kwam zo goed als geen hoger leven meer voor stroomopwaarts voorbij de Nederlands-Belgische grens.

De afgelopen tien jaar is de situatie duidelijk verbeterd. Mits men het water blijft zuiveren, zal het water blijven verbeteren. België moet zich aan een aantal Europese verdragen houden zoals het verdrag over de biodiversiteit. De Schelde is voor België een belangrijke bron van soorten en diversiteiten.

In het Streefbeeld 2030 probeert men in het beheer en het beleid de kenmerken van het fysieke systeem in stand te houden. Er wordt ook gestreefd naar maximale veiligheid, naar optimale toegankelijkheid van de havens, naar een gezond en dynamisch ecosysteem en naar samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen.

De kenmerken van het Streefbeeld 2030 zijn goed doordacht. In dat deel van de tekst komt de gebalanceerde en geïntegreerde aanpak het best tot zijn recht. Het streefbeeld is een mooi uitgangspunt, terwijl de vier ontwikkelingsschetsen voor discussie vatbaar zijn.

In het Streefbeeld 2030 behoudt de monding zijn weids en open karakter zodat de natuur er haar gang kan gaan, mits de vaarweg wordt vrijgehouden. In de Westerschelde probeert men het meergeulensysteem in stand te houden. Dat meergeulensysteem zorgt in die zone voor de biodiversiteit. Het is een complex systeem waarmee we zorgvuldig moeten omspringen. Drastische ingrepen kunnen makkelijk voor onomkeerbare effecten zorgen. Wanneer het ecosysteem in een andere stabiele toestand wordt gebracht, kunnen we dat niet meer remediëren. De zoutwaterecotopen zal men proberen te behouden. Men zal werken met gecontroleerde overstromingsgebieden en proberen de vaargeul te optimaliseren.

Ook al staat in de Beneden-Zeeschelde de haven centraal, toch zal men ook daar proberen gecontroleerde overstromingsgebieden aan te leggen. In die zone floreert een unieke brakwaterfauna. Bovendien fungeert de Beneden-Zeeschelde ook als doortrekfunctie voor de vissen. De slechte waterkwaliteit was decennialang een hinderpaal voor alle vissen die moeten migreren om hun levenscyclus te volbrengen. Over de Boven-Zeeschelde zal ik niets zeggen omdat professor Meire zich daarop zal concentreren.

In het rapport lees ik dat een gezamenlijk Vlaams-Nederlands monitoring- en evaluatieprogramma tegen het jaar 2030 een schat aan informatie zal opgeleverd hebben. Ik wil erop wijzen dat er nu reeds een schat aan informatie bestaat. Er wordt reeds decennialang onderzoek gedaan op de Schelde. Deze informatie is niet altijd beschikbaar of gecentraliseerd. Ik denk dat we eerst de achterstand in het ontsluiten van deze wetenschappelijke gegevens moeten wegwerken.

Mijn voorkeur gaat naar ontwikkelingsschets C waarbij een gecontroleerde maximale verdieping in stappen wordt nagestreefd. Men moet wel genoeg

tijd tussen de stappen laten om de wetenschappers de tijd te geven om de effecten te bestuderen. Dit is vaak moeilijk op elkaar af te stemmen : men neemt een beleidsbeslissing om te baggeren zonder dat de wetenschappers tijd hebben gehad om de uitgangssituatie te bepalen en zij krijgen geen tijd om de effecten te bestuderen vooraleer de volgende ingreep gepland wordt.

Ten slotte zal ik mijn aanbevelingen formuleren. Ik ben akkoord met de opstellers en de auditeurs dat het principe van de langetermijnvisie waardevol is. Ik ben het er ook mee eens dat het als een dynamisch proces moet gezien worden waarbij aandacht is voor iteratieve feedbacksystemen en waarbij er reactief beheerd wordt. Er zal zeker een permanente structuur voor evaluatie nodig zijn om te kunnen reageren op de ontwikkelingen. Zeer belangrijk is volgens mij een sturing van onderzoek en de integratie van alle onderzoeken van in het begin. Dit betekent dat er, naast een permanente sturings- en evaluatiecommissie, ook een permanente wetenschappelijke commissie moet geïnstalleerd worden. Bovendien moet voor het onderzoek het beheer, de integratie en het aanbieden van de gegevens centraal georganiseerd worden. De langetermijnvisie moet gebaseerd zijn op degelijke basisinformatie. Dat zijn niet alleen veldgegevens, die nu verzameld worden, maar ook historische gegevens en gegevens die in de toekomst zullen verzameld worden. Er moet ook een adequate monitoring komen van relevante parameters. De mogelijkheid moet geboden worden om gerichte veldexperimenten uit te voeren op grote schaal. Men moet er eveneens voor zorgen dat er tijd en geld uitgetrokken wordt om mathematische modellen te ontwikkelen, te kalibreren en te valideren. Dat onderzoek moet structureel en op lange termijn gefinancierd worden. Er mag niet enkel uitgegaan worden van gerichte, korte projecten, die zeer specifieke deelaspecten bestuderen. Ook moeilijker te financieren onderzoek zoals monitoring en fundamentele en toegepaste onderzoeksopdrachten, die resulteren in het verzamelen van goede langetermijntijdreeksen mag niet uit het oog verloren worden. De monitoring kan best nu starten zodanig dat de wetenschappers een goede uitgangspositie beschreven hebben vooraleer gevraagd wordt om veranderingen te gaan evalueren na een bepaalde ingreep in het systeem.

Ten slotte vind ik dat de onderzoeken een voldoende basis bieden voor het opstellen van een langetermijnvisie. Ik vind niet dat men overhaast tewerk gegaan is. Het onderzoek is vaak op korte termijn uitgevoerd, maar de kwaliteit is zeer hoog. Dit heeft alles te maken met de deskundigheid van de

auteurs. Voor de concrete invulling met materiële visie zullen nog bijkomende onderzoeken moeten uitgevoerd worden, maar dat hebben de auteurs zelf aangegeven. Ik denk ook dat de langetermijnvisie de beleidsmensen voldoende ondersteuning biedt voor de ontwikkeling van een bilateraal en integraal Scheldebeleid.

De heer Robert Voorhamme : Waarom heeft u een voorkeur voor ontwikkelingsschets C ?

De heer Johan Malcorps : Het systeem heeft enige tijd nodig om zich te herstellen na een ingreep zoals baggerwerken. Bij de tweede fase van Scheldeverdieping duurt het 10 tot 15 jaar vooraleer we alle effecten kennen. Toch bent u voorstander van ontwikkelingsschema C. Dat is echter gebaseerd op voortdurend meten van effecten en bijsturen. Kan dit eigenlijk wel ?

De heer Jan Mees : Ik heb bewust weinig argumenten gegeven om mijn keuze voor ontwikkelingschets C te staven. Ik denk dat dit mijn taak niet is. In hoofdstukken 6 en 7 van de studie staan beleids-opties in tabellen, waarbij men kan kiezen tussen de minimum- en de maximumstrategie of een tussenweg. Ik heb voor elk van de 13 opties een keuze gemaakt op basis van mijn expertise. De resultaten hiervan lieten mij eerder aanleunen bij optie C. Ik geef toe dat deze keuze deels intuïtief bepaald is omdat ik een en ander niet kan beoordelen met mijn expertise. Ik vind dat strategie C het midden houdt tussen realisme en wenselijkheid. Het verschil tussen ontwikkelingsschets B en C is niet zo groot. Moest blijken dat na een eerste verdieping, vooropgesteld in strategie B, de effecten op het natuurlijk systeem nefast zijn dan zou het iteratieve feedbacksysteem en de beoordeling van de sector ervoor moeten zorgen dat het daarbij stopt. Bij ontwikkelingsschets C wordt wel de mogelijkheid opengelaten om, als er geen al te negatieve effecten zijn, een stap verder te zetten, mits compensatie van de aanvaardbare verliezen van de natuurlijke waarde. Het moet mogelijk zijn om een scenario uit te werken met elementen uit de verschillende ontwikkelingsschetsen.

Ik weet niet of er 10 jaar nodig is om het systeem te stabiliseren. Indien dat zo is, zullen er niet zoveel stappen kunnen genomen worden vóór 2010. De studie geeft enerzijds aan dat men tot 2010 moet wachten voor een stabiele situatie, anderzijds moet men voor die datum toch al kunnen beginnen met het uitwerken van een beheersstrategie.

Professor Jean Jacques Peters : Morfologie is geen exacte wetenschap. Er zitten een hele reeks grada-

ties in de mate waarop systemen reageren op baggeren. Het stoort mij dus dat de langetermijnvisie zegt dat men 15 jaar nodig heeft om de impact te zien. De meettechnieken die de laatste jaren ontwikkeld werden, bieden de mogelijkheid om vrij snel de respons van het systeem te bepalen. Het is belangrijk dat multidisciplinair kan gewerkt worden. Er moet een samenwerking zijn bij een dergelijk experiment tussen morfologen, biologen, ecologen, enzovoort.

Ik denk dat men twee jaar na een ingreep de belangrijkste gevolgen kan inschatten met de gepaste technieken. Vooral als men ziet hoe snel er gevolgen waren na het afsnijden van de Braakmankreek. Het systeem is dit nog altijd aan het verwerken. Hierover is er nog geen serieuze effectenstudie.

Minister Steve Stevaert : De grootste effecten situeren zich binnen de twee jaar na een ingreep, daarna nemen de effecten over een periode van vijftien jaar snel af. Men kan in de referteperiode van twee jaar zien wat de effecten op vijftien jaar zullen zijn.

De heer Jos Stassen : De interesse in het estuarien systeem van de Schelde dateert van de jongste 10 jaar. Ik heb de indruk dat hetzelfde geldt voor morfologie. U kan misschien snel effecten meten maar weet u ook wanneer effecten uitgewerkt zijn ? Men zal waarschijnlijk een cumulatie van effecten krijgen onder meer van de opeenvolgende ingrepen zoals de opwarming van de aarde. Kan men dat allemaal na twee jaar voorspellen ?

De heer Ludwig Caluwé : U zei daarstraks dat er stapels gegevens zijn. Deze gegevens zijn echter nog niet gecentraliseerd of ontsloten. Hebben we dan al voldoende materiaal om op korte termijn tot besluiten en voorspellingen te komen ?

De heer Jan Loones : Mijn vraag gaat in dezelfde zin. Beschikt u over alles ? We hebben al een situatiebeoordeling gekregen. Er zijn al lijvige deelrapporten. Voldoet dit om tot een volledig plan te komen ? We hebben zo onze twee Vlaamse instellingen wier taak het is om de gegevens te verzamelen en te verspreiden. Dit is alvast de visie die de administratie er op nahoudt. Is er echter ook nog plaats voor andere taken ? U heeft er daarstraks een aantal aangeduid. Is het VLIZ hiervoor geplaatst ? Moet dit nu op die plaats gebeuren ? Wie zou het kunnen vervangen ?

De heer Jan Mees : Er zijn reeds zeer veel degelijke gegevens verzameld en aanwezig die ons een beeld kunnen geven van het verleden en van de

huidige toestand van de effecten van de huidige ingrepen. Deze gegevens kunnen ons tevens helpen bij het voorspellen en interpreteren van de gegevens in het verleden en in de toekomst. Het zou zonde zijn om ze te laten liggen. We kunnen er zeer veel van leren.

De heer Ludwig Caluwé : Waar zitten die gegevens dan ? Ik stel mij die vraag als een volledige leek. Over welke instellingen gaat het ?

De heer Jan Mees : Een dertigtal instellingen en onderzoeksgroepen zijn op de Westerschelde, de Zeeschelde en de kust actief of zijn er actief geweest. Alle experten die de langetermijnvisie onderschreven, weten perfect welke gegevens er zijn en waar ze die moeten vinden. Maar alle gegevens zouden wel moeten geïntegreerd worden om multidisciplinair te kunnen werken. Dit is een deel van het wetenschappelijk bedrijf dat nu nog ontbreekt.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Zou dit laatste kunnen te maken hebben met knowledge management ? Zou het niet nuttig kunnen zijn om een knowledge manager aan te stellen voor dit geheel ? Dit is inderdaad een moeilijke opdracht.

De heer Jan Mees : Ik ben het hier volledig mee eens. We mogen de fout niet maken voor het toekomstig onderzoek om gegevens te laten verloren gaan. Om de langetermijnvisie te begeleiden, moeten we de doorstroming van informatie verzekeren. Het VLIZ wil hier zeker een rol in spelen. We willen ook zeker een rol spelen in het verstrekken van informatie. We zijn immers een instrument van de overheid. Alles wat u ons vraagt zullen we trachten te beantwoorden.

Professor Jean Jacques Peters : We hebben inderdaad een probleem omdat de gegevens niet altijd op dezelfde manier werden verzameld. Ik heb eertijds meegedaan aan het vijfjarenproject over Noordzee en Schelde-estuarium, een initiatief van minister Lefèvre. Ik droeg toen bij tot de studies en vond het geweldig nu terug te kunnen keren naar mijn "eerste liefde". Tijdens dit vijfjarenplan hebben we veel gegevens verzameld, maar het is belangrijk te weten dat we nu geen vergelijkbare gegevens konden vinden, over de recente periode.

Elk rapport is gebaseerd op een berekening en elke berekening is gebaseerd op een concept. Als je niet over gegevens beschikt, kan je nooit weten of je voorstelling juist is. Het verzamelen van gegevens moet een continu-proces zijn. Hierin is zeker een taak weggelegd voor het VLIZ. Ik denk dat er

in de huidige wereld te weinig ervaring is in de morfologie. Vooral dan inzake de respons van systemen bij ingrepen beschikken we over te weinig gegevens. Ik werk geregeld voor projecten van de EU en de Wereldbank. Er is een groot aantal projecten waarbij men, ondanks het feit dat men over de wetenschap beschikte, toch volledig verkeerd zat. Een voorbeeld hiervan is een haven die je terugvindt achter een zandbank. Hoe komt dit ? Omdat niemand van de ploeg ervaring had met morfologie.

Binnen de morfologie bouwt men ervaring op door te luisteren naar de ervaringen van anderen. Dit hoeven niet noodzakelijk ingenieurs te zijn. Ik persoonlijk heb bijvoorbeeld het meeste geleerd van een hydrograaf die eigenlijk geen kennis van wiskundige modellen had. We moeten expertise opbouwen. Een verdeling van debiet tussen twee armen moet bepaald worden op basis van metingen, niet alleen op basis van modellen. We hebben er de toestellen voor. We kunnen de effecten zien op het stromingspatroon op korte termijn. Vervolgens moeten we dit proberen te interpreteren in termen van sedimenttransport en later in termen van morfologie. Ik ben van oordeel dat we snel zouden kunnen vooruitgaan als morfologen en modelleerders zouden samenwerken. Ik kreeg gisteren bijvoorbeeld een telefoon vanuit Frankrijk met de vraag om hun modellen te verbeteren op basis van mijn expertise. Die expertise moeten we opbouwen op basis van historische evoluties.

De heer Jos Stassen : Aan de Noordzeeterminal kennen we het probleem van de verzanding. De Schelde heeft er zich totaal anders gedragen dan voorspeld werd. Nu gaat men weer van alles doen. Een kleine ingreep en de Schelde gaat zich totaal anders gedragen. Ik twijfel dus aan uw voorzichtigheid.

Professor Jean Jacques Peters : U twijfelt aan mijn voorzichtigheid. Ik doe het niet graag maar ik verwachtte mij aan dit soort reacties. U ziet hier een oordeel van een expert aangesteld door de Wereldbank over een methode om morfologische veranderingen te voorspellen, in een onderzoek naar morfologisch baggeren. Ik moet zeggen dat ik de bal soms missloeg in het begin, maar gewoonlijk was de voorspelling juist. Ik zou niet liever hebben dan dat mensen zoals ik hun expertise kunnen ter beschikking stellen van anderen. Ik kan echter niet alles voorspellen. Natuurlijk geloven een aantal mensen dit niet. Expertise bouwt men niet alleen op basis van modellen op.

De heer Jos Stassen : Mijn vraag trok uw werk niet in twijfel. Ik wilde enkel wijzen op de mogelijke gevaren bij het voorspellen. Bij de Noordzeeterminal blijft het feit dat het onbegonnen werk is om te voorspellen hoe het zand zich zal gedragen. Je zit hier met meerdere onbekenden. Ik stel dat het onbegonnen werk is om een rivier als de Schelde te kunnen voorspellen als je tegelijkertijd zoveel dingen gaat doen.

De heer Jan Mees : Voorspellingen maken van ecosystemen blijft zeer moeilijk. Bij morfologie is het wel mogelijk om aan voorspellingen te doen en modellen uit te tekenen van de zand- en slibstroming. Ik denk dan ook dat er vanuit biologisch oogpunt nog een grotere voorzichtigheid geboden is. Het is immers veel moeilijker om een ecosysteem in te schatten. Dit is het verschil tussen de morfologie en de biologie.

Professor Jean Jacques Peters : Onze diagnose is heel duidelijk : de Schelde gaat momenteel kapot, omwille van de natuurlijke verlanding en door de menselijke ingrepen. Dit vraagt een nieuwe aanpak. Indien we verder onvoldoende rekening houden met die langetermijntontwikkelingen lopen we immense risico's.

De heer Van Veen heeft hierover een fantastische publicatie geschreven, waaraan echter zeer weinig gerefereerd wordt. Hij heeft juist geprobeerd de evolutie te interpreteren in termen van sedimenttransport. Ik wens dat die richting ingeslagen wordt.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Ik dank professor Peters en de heer Mees en hoop dat we op hun beider ervaring nog een beroep kunnen blijven doen. Ik geef nu graag het woord aan professor Allaert.

3.3. Uiteenzetting door professor Allaert, Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning UGent

Professor Georges Allaert : In november 1999 heb ik samen met mijn collega's Notteboom en Verbeke, in de eerste fase van de langetermijnvisie, een rapport gemaakt over de toegankelijkheid van het Schelde-estuarium vanuit een transport-economische en ruimtelijk-economische invalshoek. Het Schelde-estuarium bevat meer dan 53.000 hectare en heeft een waterlijnoppervlakte van meer dan 70 kilometer. Hoe zal deze ruimte in de toekomst evolueren ?

Eenheidsladingen zullen het maritieme transport steeds meer gaan domineren : het conventionele stukgoed verdwijnt ten voordele van containers. Het Schelde-estuarium moet rekening houden met deze maatschappelijk-economische druk. Momenteel kan de Westerschelde, met een diepgang van 11,6 meter, schepen met een grootte van 5000 TEU ontvangen. Er komen echter steeds meer schepen van 8000 TEU in de vaart en die willen ook de Westerschelde aandoen. Vandaar dat de politiek moet beslissen of de Schelde al dan niet moet worden verdiept tot 13 of 14 meter. Met die diepte kan Antwerpen immers 98 procent van alle ladingen aan. Met de pendelumdiensten kunnen we qua megahub niet meedraaien boven de 8000 TEU : dat verliest Antwerpen als forelandstructuur maar het kan wel als hinterlandstructuur fungeren voor andere havens, zoals Rotterdam of eventueel Zeebrugge.

Ruimtelijk-economisch doen zich globalisering en regionale clustering voor. Onze havens zijn voor een deel industriële clusters geworden. Ze vragen een aangepaste ruimtelijk-economische invulling. Dat betekent dat men niet alleen rekening moet houden met de voorlandpositie van de Westerschelde maar die Westerschelde ook moet vrijhouden tot een zekere tonnenmaat, zowel voor eenheidsladingen als voor overslagfuncties. Men moet ook bepalen in welke mate de activiteiten in de ruimte achter de Schelde kunnen plaatsvinden.

Meer en meer havens zitten bovendien ingebed in logistieke netwerken. De concurrentiestrijd gaat zich in de toekomst meer tussen die netwerken afspeelen dan tussen de havens onderling. We moeten een dergelijke havennetwerkformatie uitbouwen. De Scheldecluster moet gekoppeld worden aan andere polen : wat men in de havens doet, is verbonden met de posities van het achterland : Rijn-Ruhr, Limburg, Rijsel-Kortrijk. Politieke uitspraken over de voor- en achterlandpositie zijn nodig.

We moeten ook kijken naar aangrenzende havensystemen en het Schelde-estuarium anders profileren. De systemen verschillen immers inhoudelijk en functioneel. Daarom is bijvoorbeeld de uitdieping van de Rijn niet vergelijkbaar met wat hier gebeurt : de functie verschilt.

Men moet selectief te werk gaan en projecten zien in het kader van havengebonden projecten in het kernfunctiesysteem. Vlissingen, Terneuzen en Gent moeten afspraken maken met Antwerpen, Zeebrugge en Oostende. Het integraal logistiek systeem van het Schelde-estuarium bevat immers de zes – vier Vlaamse en twee Nederlandse – Schelde-

havens ; het begint in Oostende en gaat tot en met Antwerpen.

Het Schelde-estuarium moet beschouwd worden als één transportnetwerksysteem binnen de trans-Europese netwerken. De uitbouw van de Scheldehavens kan dus bijvoorbeeld niet losgekoppeld worden van de strategie in verband met de IJzeren Rijn.

Uiteindelijk moet aan de langetermijnvisie over het Schelde-estuarium het ruimtelijk management van het land gekoppeld worden. Belangrijk zijn : ruimtelijke kwaliteit, de uitbouw van een netwerk dat toegankelijk is voor de verschillende vervoersmodi. Een ruimtelijk informatiemanagement is dus zeer dringend nodig. De 53.000 hectare van het Schelde-estuarium kunnen immers niet losgekoppeld worden van de 50.000 hectare die daar langs ligt : de Schelde heeft heel ons welvaartspatroon bepaald.

We pleiten ervoor om het basisconcept van de RUMA, ernstig te bekijken. Zo is het beter mogelijk om een ecologisch en economisch evenwicht te bereiken. Alleen een evenwicht bereiken op de 53.000 hectare van het watergebeuren is niet zinvol. Het hele havennetwerk moet erbij betrokken worden. In Terneuzen en Vlissingen is men al logistieke knooppunten aan het uitbouwen met Antwerpen. Zeebrugge kan daarbij een belangrijke rol spelen als ondersteunend knooppunt. Dit alles heeft gevolgen voor het gebruik van het water. Een en ander is onvoldoende uit de rapportering naar voren gekomen.

De heer Jos Stassen : U stelt dat de Schelde tot 14 meter moet verdiept worden.

Professor Georges Allaert : Dat heb ik niet gezegd.

De heer Jos Stassen : U hebt gezegd dat 98 procent van de containertrafik naar 8000 TEU moet gaan, wat een diepgang van 14 meter noodzakelijk maakt. Daarna hebt u aangegeven dat er een netwerk moet worden gecreëerd tussen een aantal havens. Is het ene niet tegengesteld aan het andere ? Door met uw laatste voorstel te beginnen, zou een andere stelling mogelijk zijn voor wat betreft uw eerste standpunt.

Professor Georges Allaert : Ons uitgangspunt is een ruimtelijke economische trend vanuit de bedrijfswereld : een verder streven naar de 8000 TEU. Als er op korte termijn een verdieping tot stand komt, is er sneller nood aan een netwerk. Het streven naar de 8000 TEU past in het kader van de fi-

losofie van de uitbouw van een netwerk. Het komt erop aan om eerst de 8000 TEU een plaats te geven in het netwerk, zodat de bedrijfswereld verder kan gaan met clustering. Er is geen sprake van tegenspraak. Er moet gewerkt worden aan de intermobiliteit van het netwerk : de toegankelijkheid en het openhouden van weg, spoor en water. Op deze manier kan snel gereageerd worden op de vraag van de markt. Een operationalisering reikt verder dan de ruimtelijke ordening alleen.

Minister Steve Stevaert : Er wordt te weinig de nadruk gelegd op het feit dat Antwerpen 80 kilometer landinwaarts ligt. Dat betekent 1500 containers. Als daarmee rekening gehouden wordt bij het opmaken van de ecobalans, dan komt er een gigantisch kapitaal vrij om andere afwegingen te maken.

De heer Jos Stassen : De heer Allaert nuanceert een en ander : eerst zei hij dat 98 procent van de haventrafiek naar Antwerpen moest ; nu zegt hij dat de 98 procent naar het Scheldenetwerk moet. Op basis van een ruimtelijke, economische en ecologische balans moet er dan een keuze gemaakt worden.

Professor Georges Allaert : Ik heb dat anders gezegd. Als men de TEU's wil bewerken op de plaats die er nu is : op de Linkeroever in Antwerpen, dan moet daar nu werk van gemaakt worden. Het is in het belang van Antwerpen dat een en ander ook tot in Antwerpen kan reiken.

Minister Steve Stevaert : Het spookbeeld van de 15.000 TEU, die volgens sommigen een noodzaak zou worden in de toekomst, belast het debat over de uitdieping van de Schelde. Ik heb echter begrepen dat deze schepen niet van hun koers zullen afwijken naar Antwerpen. Antwerpen zal nooit opgenomen worden in het grote traject rond de wereld, omdat dat economisch niet zinvol zou zijn.

Professor Georges Allaert : Dat klopt. Het is politiek wel belangrijk om dit duidelijk te expliciteren.

Minister Steve Stevaert : Zelfs Rotterdam zou volgens mijn informatie niet in het verhaal van de 15.000 TEU passen.

De heer Robert Voorhamme : We hebben een vertegenwoordiger van de havencommissie uitgenodigd op één van onze volgende hoorzittingen. De havencommissie heeft een rapport gepubliceerd over de verwachtingen in verband met containertrafiek. De schepen met 15.000 TEU bewegen zich om kosteneconomische redenen langs de equator. Meer dan waarschijnlijk zullen er daarom

nieuwe transshipmenthavens moeten komen rond de equator, waar de containers overgeladen worden op de generatie containerschepen waarnaar de heer Allaert verwijst : schepen tussen 6000 en 8000 TEU. Bij de bouw van schepen moet dus niet enkel rekening gehouden worden met technische, maar ook met economisch-financiële beperkingen. Het is essentieel om rekening te houden met de evolutie in de richting van transshipment. Deze tendens manifesteert zich al in Azië, waar de containertrafiek heel anders georganiseerd is dan bij ons.

De heer Jan Loones : U beschouwt Rotterdam als een aangrenzend havensysteem. Waarom ? Omdat Rotterdam in een ander land ligt ?

Het verwondert me niet dat u Oostende tot het Scheldenetwerk rekent. Hoe zit het echter met Duinkerke ? De spoorverbinding naar Duinkerke wordt te weinig gebruikt. Er zou een verbinding naar de chunnel kunnen worden gerealiseerd. Hoever moet men gaan in het concept van een haven-netwerk ? Waar moet men de grens leggen ?

Professor Georges Allaert : We beschouwen Rotterdam als een apart havensysteem omdat Rotterdam andere aan- en afvoerlijnen naar het hinterland heeft dan de havens bij ons. In Rotterdam is de binnenvaart op de Rijn zeer belangrijk. Bij ons zijn er meer mogelijkheden om via spoor- en weginfrastructuur te werken. Ook de afhandeling van de clustervorming verschilt. De Rijn-Schelde-Delta als één geheel beschouwen zou ondoorzichtigheid in de hand werken.

In Frankrijk werden geen havensysteemnetwerken uitgebouwd zoals bij ons. Het Franse systeem is nog minder matuur dan het Rijnmond- en het Scheldesysteem. Ik ben er wel van overtuigd dat Duinkerke op lange termijn zal kunnen worden aangesloten op het Scheldenetwerk.

3.4. Uiteenzetting door professor Witlox, docent vakgroep Geografie UGent, gastprofessor vakgroep Transport en Ruimtelijke Economie UA en deeltijds docent vakgroep Bedrijf- en Besliskunde LUC

Professor Frank Witlox, docent vakgroep Geografie UGent, gastprofessor vakgroep Transport en Ruimtelijke Economie UA en deeltijds docent vakgroep Bedrijf- en Besliskunde LUC : Zoals gevraagd geef ik mijn visie en beoordeling over de studie Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Mijn betrokkenheid is te verklaren door het feit dat ik

door Resource Analysis werd aangezocht om die studie te evalueren als extern expert.

Vooreerst formuleer ik een aantal bedenkingen bij de studie. Uit de voorbereidende nota's (Agenda Langetermijnvisie Schelde-estuarium, Werkplan van de werkgroep Toegankelijkheid en Sitatieschets Kortetermijnvisie) blijkt de bijzonder moeilijke doelstelling van de studie, namelijk het voorspellen van de toekomst. De voorspellingsoefening bij de verdere uitdieping van de Schelde vertaalt zich naar het correct inschatten van een aantal parameters die de toekomst van het Schelde-estuarium bepalen : de te verwachten toegevoegde waarde en de werkgelegenheid en de reductie in tijdverlies ; de veranderingen in de exogene variabelen (groei, samengaan van de havens, verandering in internationale scheepvaartcontext en scheepstypes) ; de toekomstige goederenstromen en de te vervoeren goederen, en de marktonzekerheden. Die inschatting gebeurt in het kader van het verbeteren en versterken van de economische positie van de havens, en de afwikkeling naar hinterland van transportstromen. De centrale boodschap van het rapport 'Sitatieschets kortetermijnvisie' is om de ontwikkelingen niet zonder meer door te trekken, maar om veeleer het streefbeeld op lange termijn te formuleren (pagina 17).

Alhoewel het deelaspect nautische toegankelijkheid los van de andere aspecten (milieu, technologie, morfologie, enzovoort) beschouwd wordt, zijn er belangrijke interacties zodat het belangrijk is om de resultaten te integreren. De verdere uitdieping van de Schelde moet daarom in een economische, ecologische, juridische en politieke context geplaatst worden. Ik beperk me tot de economische context.

In de samenvatting van het eindrapport wordt onomwonden gesteld dat een minimum diepgang van 14 meter (in plaats van de huidige 11,6 meter) noodzakelijk is om tij-ongebonden containerschepen te ontvangen om de concurrentiepositie op middellange en lange termijn te kunnen behouden. Ik treed die stelling bij maar niet vanwege de argumenten uit het rapport. Ik ben ongelukkig over de manier waarop men tot de bovenstaande conclusie is gekomen om een aantal redenen. Zo is de keuze in de afweging van de mogelijke beleidsalternatieven of scenario's weinig realistisch. De twee onderzochte scenario's zijn 14 meter versus 15 meter getijdenongebonden vaart. Het probleem is dat het 15-meterscenario op zich al onhaalbaar is en dus onrealistisch. Het nulalternatief (11,6 meter) versus 14 meter met eventueel een fasering zou een logische keuze zijn. De studie spreekt op een be-

paald moment zelfs over 20 meter. De 15-meteroptie wringt ook : volgens de conclusie bij scenario 3 blijkt uitdieping tot 15 meter noodzakelijk, alhoewel het gewoon een combinatie is van scenario 1 (consolidatie : end-to-end) en 2 (maximale schaalvergroting : hub-and-spoke) waar in beide gevallen 14 meter voldoende is.

Voorts wordt de nadruk op containervervoer gelegd. Dat is terecht, maar bulk- en tankvaart zijn ook belangrijk en mogen niet buiten beschouwing gelaten worden vanwege van de huidige te beperkte diepgang. Het uitsluiten van alternatieven op basis van een huidige situatie is niet goed als het om een langetermijnvisie gaat. Ook is het verrassend dat de effecten van 14 meter overeenstemmen met 92 procent van het effect van 15 meter (14 meter komt min of meer overeen met $0,92 \times 15$ meter). De parallel mag zo niet doorgetrokken worden. Schaalaspecten en -effecten wegen bij 15 meter immers sterker door dan bij 14 meter. Dat lineaire denken is voor kritiek vatbaar en geldt ook voor een te sterk vereenvoudigde trendanalyse. Het gebruik van divers bronmateriaal is goed, maar het bemoeilijkt de onderlinge vergelijkbaarheid. Eigenlijk moet men als lezer op de hoogte zijn van het soort onderzoek dat uitgevoerd werd, dat wil zeggen doelstellingen, periode, aannames, grensvoorwaarden, politieke insteek en maatschappelijke revoluties. Er worden geen prognoses vooropgesteld, maar men brengt prognoses van anderen samen. Voorts wint een prognose aan gezag door sensitiviteitsanalyses en het berekenen van elasticiteiten (die de gevoeligheden aan veranderingen op de markt weergeven). Ten slotte is ook de visie van de rederijen essentieel en die wordt niet gegeven in de studie. Als bijvoorbeeld blijkt dat rederijen beslissen om niet naar Antwerpen te komen, dan is de evolutie niet relevant. Het is belangrijk om rekening te houden met de key players in het debat.

De studie bevat nochtans een aantal zeer waardevolle argumenten voor een verdere uitdieping, maar die worden te weinig belicht. Er worden in principe een aantal factoren onderzocht die toelaten om de toekomstige baten van het project te relateren aan de huidige kosten. Het rapport stelt terecht dat er eigenlijk een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet worden uitgevoerd om de uitdieping van de Westerschelde goed te evalueren waarbij kosten vergeleken worden met baten (pagina 85). Dat is een zeer valabel argument waarbij ik een aantal randbemerkingen maak.

Dan kom ik nu tot een analyse van de baten en de kosten en de mogelijke gevaren ervan. Kosten-ba-

tenanalyses zijn goed verankerd in de sociaal- economische wetenschap ; met name de welvaartseconomie, en worden in de praktijk vaak toegepast. In een kosten-batenanalyse worden alle interne en externe effecten van een investeringsproject systematisch ingeschat en voorzien van een financiële waardering. Anders gezegd betekent dit een omrekening in geldeenheden, want men moet kunnen vergelijken. De bedoeling is het netto-effect van een project op de groepswelvaart te kennen door het verschil te maken tussen de baten en de kosten.

Als we ingaan op de baten, leert de theorie ons dat de baten van een project sterk worden bepaald door de waardering die de gebruikers – de zogenaamde ‘key players’ of economische agenten – geven aan de nieuwe vervoersmogelijkheden die het project biedt. Het gevaar is dat, gegeven het toekomstig en relatief onzeker karakter van de toekomstige vraag die het niveau van de baten bepaalt, een investeerder – zijnde de overheid – de oncontroleerbare drang zou kunnen hebben om de vraag te overschatten waardoor de sociale baten van het project groter worden. Ik verwijs naar de gemaakte vraagprognoses voor de Betuwelijn. Bij de langetermijnvisie Westerschelde is dit anders. De baten kunnen vrij goed ingeschat worden. Immers, de toekomstige of onzekere vraag wordt in grote mate bepaald door drie factoren : de schaalvergroting (het schaaffect), de ondernemingsstrategieën van de rederijen, vooral de wachttijden (het tijdseffect) en de verwachte economische meerwaarde voor de regio (regionaal effect).

Bij het schaaffect verwijst schaalvergroting naar groter wordende schepen die meer TEU's kunnen vervoeren ; uiteraard gekoppeld aan de diepgang. Immers, grotere schepen vragen meer diepgang. De schaalvergroting is een feit en de verdere tendensen zijn ook bekend. Men moet kijken naar de orderboeken. Schaalvergroting leidt ook tot scheepvaartrouteverschuivingen. Aangezien in het vervoer schaalvergroting de enige factor is die aanleiding kan geven tot kostenbesparing, is dit een essentieel element, namelijk in grote hoeveelheden goederen afleveren. Antwerpen kent een sterke groei in het containervervoer. Er is een verdubbeling de laatste zeven jaar, mede gerealiseerd door de uitgevoerde verdieping in 1997 en 1998. Antwerpen staat op de gedeelde tweede plaats, samen met Hamburg en na Rotterdam.

De tabellen en grafieken spreken hier voor zich. Ze tonen aan dat een verdieping te rechtvaardigen valt om de laatste en volgende generaties containerschepen in de haven te kunnen ontvangen. 15.000 TEU is een gigantisch schip dat Antwerpen

nooit zal aandoen, en dus een zeer irreële oplossing. Alle schepen van de zevende generatie kunnen ontvangen worden. Er is een groei van bijna 200 procent waar te nemen. In Antwerpen is een marktverschuiving aan de gang. Grote schepen maken ook deel uit van de vergroting naar 100 procent, met als gevolg dat er ook containerschepen van de tiende en elfde generatie kunnen ontvangen worden. Doch het aantal TEU's speelt niet oneindig, want dan komen we er nooit uit. Volgens de geschatte regressielijn blijkt dat de schaaffecten niet oneindig spelen. De lijn buigt immers af naar 14 meter. De grote massa situeert zich tussen 12,5 en 13. Je kan schepen niet oneindig groot maken : er zijn elementen van veiligheid (denk maar aan milieurampen) en ook qua nautische bestuurbaarheid maakt dit een groot verschil. We merken ook een economisch effect op : congestie, wachttijden lopen op. Algemeen wordt vastgesteld dat containerschepen boven 5000 TEU een diepgang hebben van ongeveer 13,5 meter, tussen de 5000 en 7000 TEU ongeveer 14 meter en boven de 7000 TEU ongeveer 14,5 meter.

In het tweede deel, het tijdseffect, blijkt uit de ondernemingsstrategieën van de containerrederijen dat grotere vaarvensters van levensbelang zijn. Dit tijdseffect is een niet te onderschatten economische baat om rederijen naar een haven te trekken. Het vertaalt zich naar permanente, niet aan tijd gebonden toegankelijkheid in functie van vaarschema's en rotaties, enerzijds. Zij moeten daarin hun vrijheid hebben. Anderzijds leidt een reductie van wachttijden tot meer flexibiliteit. Flexibiliteit is belangrijk in het plannen van vaarschema's en de aansluiting op de havenrange. Voor de eerste uitdieping bestond het Antwerpse marktaandeel voornamelijk uit schepen met een capaciteit van 3000 TEU. Vandaag, na uitdieping, heeft het marktaandeel zich verlegd naar de range van 3000 tot 5000 TEU. De afwikkeling van het hinterlandvervoer is misschien nog niet voldoende aan bod gekomen. Van ‘deur tot deur’ is zeevervoer altijd goedkoper en milieuvriendelijker dan landvervoer. Tachtig kilometer landinwaartse ligging is een voordeel. Dit pleit in het voordeel van Antwerpen. De kusthavens van Zeebrugge of Vlissingen zijn daarom geen alternatief, maar vormen een aanvulling.

Het ondernemingsgedrag voorspellen is moeilijk, maar er zijn een aantal niet te ontkennen feiten : rederijen die terugkeerden na de eerste uitdieping, engagement van een aantal van de belangrijkste rederijen zoals MSC en Maersk, om met grotere containerschepen van meer dan 5000 TEU Antwerpen aan te lopen, invoeging van Antwerpen in de vaar-

schema's naar het Verre Oosten en Noord-Amerika, die je anders misloopt.

Een derde effect is het regionaal effect. De verdere uitdieping speelt niet alleen een rol in het voordeel van de haven van Antwerpen. Kijk maar naar de parallel met de Schelde-Rijnverbinding en de IJzeren Rijn, die aansluiting krijgen op de Chunnel. Zowel voor Nederland met Vlissingen als voor Vlaanderen zijn er te realiseren milieu- of economische meerwaarden in termen van natuurlijkheid, met behoud van meergeulenstelsel en baggerstrategie, toegevoegde waarde, tewerkstelling en terugvloei-effecten.

Uit de studie van PRC blijkt dat zonder bijkomende verdieping de containertrafiek in 2010 – 2015 met minimaal 25 procent terugvallen. Uiteraard heeft dit een direct effect op werkgelegenheid, toegevoegde waarde, en een indirect effect op afhankelijke bedrijven. De vraag die hierbij gesteld kan worden is of overheden via subsidies de concurrentiestrijd tussen havens moeten aanmoedigen of niet. Verdieping kost geld, maar de overheid krijgt een deel van dat geld terug en in ruil wordt werkgelegenheid gecreëerd. Indien ook de externe kosten van het project verrekend worden en men bekomt een batig saldo, is de welvaartseconomische beslissing : uitvoeren.

De kosten kennen wij vrij goed. Er zijn immers weinig of geen prikkels tot onder- of overschatting alleen reeds vanwege van het relatief eenvoudig controleerbaar karakter van de gegevens : men weet hoeveel men uitgeeft. De kosten voor de reactivering van de IJzeren Rijn kunnen als voorbeeld gelden.

In het huidige voorstel kunnen de eigenlijke kosten (baggeren, storten, wrakkenberging) relatief eenvoudig vastgesteld worden. Meer onzekerheid is er voor de investerings- en onderhoudsbaggerkosten. De Schelde is immers geen statische rivier. Dat brengt onzekerheid in de beslissingen. Volgens het verslag van het Rekenhof bedroegen de kosten van de verdieping tijdens de eerste fase (tot een diepte van 11,6 meter) ongeveer 4 miljard frank voor baggeren en storten, en 4,8 miljard frank voor wrakkenberging en oeververdediging (uit veiligheidsredenen) : in totaal 8,8 miljard frank voor 1997. Het beheer van het Schelde-estuarium moet eveneens in rekening gebracht worden. De economische kosten van een uitdieping tot 13 meter (enkel baggeren en storten) bedragen volgens een recente berekening van het Vlaams studiebureau IMDC nu ongeveer 3,5 miljard frank.

Het kostenplaatje stijgt enorm indien een diepgang van 14 meter of meer wordt nagestreefd : 13,5 miljard frank voor baggeren en storten, en 7,5 miljard frank voor wrakkenberging. Bemerkt hier hoe schaafeffecten spelen (op een niet-lineaire wijze). Dit is te verklaren vanuit het feit dat boven de 13 meter het gehele aanlooptraject (in zee) moet worden gebaggerd (over de volledige oppervlakte), onder die grens gaat het enkel om de vaargeulen in de Westerschelde (drempels).

De vraag naar de geschikte onderzoeksmethodologie en -techniek voor de evaluatie van de kosten en de baten van de uitdieping van de Westerschelde is uiteraard primordiaal. Een benchmarkoefening leert ons hoe andere landen en organisaties (Frankrijk, Duitsland, Engeland, Japan, de VS en de Wereldbank) omgaan met de evaluatie van grote transportinfrastructuurwerken. Alhoewel er naast de klassieke maatschappelijke kosten-batenanalyse ook nog andere technieken bestaan (bijvoorbeeld de multicriteria-analyse, de economische-impactstudie, de eclectische benadering, de effectrapportage) blijft de voorkeur in de genoemde landen naar een variant van de kosten-batenanalyse te gaan. De voornaamste factoren ter evaluatie zijn tijdswinst, ongevalreductie door verhoogde verkeersveiligheid, regionale ontwikkeling, globale en lokale milieu-impacts (vervuiling, geluidshinder), levensstandaard en verbeterde toegankelijkheid.

Uiteraard is geen enkele techniek zaligmakend. De meest voorkomende problemen bij het uitvoeren van een kosten-batenanalyse zijn de volgende : problemen met een consistente lijst van kosten en baten ; verdisconteringsproblemen ; het gebruik van rekenprijzen voor moeilijk te kwantificeren factoren (milieuschade) ; onzekerheden ; dubbel-tellingen.

Mijn eindconclusie is dat het dossier complex is omdat meerdere en tegenstrijdige belangen moeten worden verzoend : havenconcurrentiële, welvaartseconomische, nautisch-technische, milieu-ecologische, menselijke (Doel), juridische (de verhouding Vlaanderen-Nederland), en politieke belangen. Abstractie maken van een van deze elementen, geeft een voedingsbodem voor eenvoudige kritiek door de benadeelde partij. De tegenstellingen tussen economie en ecologie, tussen Antwerpen en Rotterdam, tussen Vlaanderen en Nederland kunnen mijns inziens alleen worden opgelost door debat en compromisvorming, op voorwaarde dat dit niet wordt misbruikt om het project op de lange baan te schuiven. Dat de uitdieping niet tot 15 meter zal gebeuren, daar is ongeveer iedereen het wel over eens. De baten wegen namelijk

in dat geval niet op tegen de kosten. De 14-meter-optie ligt politiek gevoelig, maar een stilstand (nul-alternatief op 11,60 meter) is welvaartseconomisch evenmin verantwoord, gegeven de marktontwikkelingen inzake schaalvergroting en logistiek management. Dan mist Antwerpen immers de boot, en gaan derde partijen zonder enig probleem de markt inpalmen.

Een gefaseerde aanpak lijkt mij wel haalbaar : daarbij kunnen de baten en de kosten voor verschillende diepgangen in de range 11,60 tot 14 meter worden berekend. Een aanvaardbaar optimum ligt wellicht ergens in het midden. Ook in het dossier van de IJzeren Rijn is dat gebleken. Het rapport kan daartoe bijdragen als de bevindingen geherformuleerd worden, dat wil zeggen gecombineerd met de conclusies uit de andere deelrapporten. Dat zal namelijk leiden tot een sterkere argumentatie en maatschappelijk meer aanvaardbare beslissingen.

Ver voor op zijn tijd, maar duidelijk bewust van het economisch belang van verkeersverbindingen, schreef Leopold 1 op 3 oktober 1831 in zijn brief aan de Engelse minister van buitenlandse zaken, Lord Henry Palmerston : *If our communications are too much limited and curtailed, we shall perish like a plant without water.* Daarmee verwoordde hij de essentie.

Het is trouwens opvallend dat de houding van België in de onderhandelingen met Nederland bijna altijd gekenmerkt worden door een allesoverheersende aandacht voor economische en commerciële aspecten. In het bijzonder worden het belang van goede infrastructuurverbindingen en de concurrentie tussen Antwerpen en Rotterdam als zeehavens sterk beklemtoond. Voorbeelden van infrastructuurele geschilpunten zijn legio : de reactivering van de IJzeren Rijn, de tracékeuze voor de hogesnelheidstrein, de constructie van de Westerscheldetunnel, de onduidelijkheid omtrent spoorlijn 11, en recent de verdere ontwikkeling van spoorlijn 12 (Antwerpen-Roosendaal).

Hopelijk zal de langetermijnvisie op de uitdieping van de Schelde niet aan dit lijstje moeten worden toegevoegd.

De heer Jos Stassen : In uw berekening vergeet u niet alleen de sociale en de milieukosten, maar ook sommige economische kosten, zoals bijvoorbeeld de bijkomende kosten bij toegenomen vervoersbehoeften.

Professor Frank Witlox : Ik heb deze studie niet zelf geschreven en de kosten dus ook niet zelf berekend. Ik geef alleen maar mijn mening erover. Waaraan kunnen we ons verwachten als we de Schelde uitdiepen tot op 13 meter ? Ook ik had graag een sensitiviteitsanalyse gezien waarin het effect wordt aangegeven. Dat kan door vooraf de elasticiteit te berekenen en de verwachte gedragsverandering in te schatten. We kunnen die onzekerheid nu enigszins wegnemen door na te gaan wat het effect was van de vorige verdieping. Een aantal trafieken zijn toen teruggekomen. Ook nu zeggen een aantal rederijen dat ze terug zullen keren, maar dat betekent niet dat ze het ook zullen doen. Rederijen zullen in de eerste plaats hun totale logistieke kosten berekenen. Als blijkt dat ze er voordeel bij hebben, zullen ze inderdaad ook komen.

Uitbaggeren en onderhoud zorgen wellicht voor druk op de mobiliteit. Daarom vraag ik dit dossier in samenhang met een aantal andere te bekijken. Een rederij houdt er inderdaad ook rekening mee dat de bijkomende containers wel eens vast zouden kunnen lopen op de Antwerpse ring. Daarom moeten we de afwikkeling verbeteren door bijvoorbeeld de IJzeren Rijn te reactiveren of door Lijn 11 beter te gebruiken. Ik zeg niet dat we onmiddellijk voor bijkomende capaciteit moeten zorgen, wel dat we de bestaande beter moeten inschakelen.

Vooraleer we de haveninfrastructuur uitbreiden, moeten we de mening van de rederijen vragen. Bij een win-winsituatie kunnen we de kosten daarvan door middel van publiek-private samenwerking delen. Rederijen creëren banen en betalen belastingen. Dat zijn uiteraard gissingen over de baten. We moeten alle betrokken partijen, met de rederijen op kop zeker nauwkeurig vragen wat ze precies wensen. Ik vermoed bovendien dat de rederijen slim genoeg zullen zijn en niet alles tegelijkertijd zullen vragen.

Om de effecten van de verdieping te berekenen, beschikken we al over een aantal gegevens. We kunnen ten eerste leren uit het verleden. We moeten deze voorspelling in een breder geheel passen, namelijk de gehele logistieke keten. Er zijn een aantal voorspellingen, maar wie ze maakt stelt zich steeds kwetsbaar op. Het volstaat te kijken naar het niveau van de wereldhandel, de trafiekstromen en goederenstromen. Niemand verwacht dat we erop achteruit zullen gaan, zeker niet op het vlak van de eenheidsladingen waarvoor de container ideaal geschikt is. Bepaalde bulkkladingen worden zelfs per container vervoerd omdat ze zo gemakkelijker verplaatst kunnen worden.

De heer Ludwig Caluwé : De studie gaat vrijwel uitsluitend over containervervoer. Welke effecten heeft de verdieping op het bulktransport ? Kunt u de te verwachten orde van grootte nader toelichten ?

De heer Frank Witlox : Omdat deze studie beperkt is tot containers, zijn de baten eigenlijk onderschat. Bepaalde bulk- en tanktrafiek zullen immers ook baat hebben bij een verdieping. Het is verkeerdt om bulk- en tanktrafiek op voorhand uit te sluiten. Maar als we alles bestuderen, lopen we uiteraard het risico dat het geheel niet langer beheersbaar is.

De heer Johan Malcorps : Volgens u is het socio-economisch nodig de Schelde te verdiepen. Maar we hebben nog geen zicht op alle kosten. Een aantal kosten is eenmalig, een aantal andere recurrent. Zou het kunnen dat de kosten op een bepaald moment te hoog zijn en dat een maximumdrempel overschreden wordt ? Is er een grens ?

De heer Frank Witlox : De kosten die ik vermeld slaan inderdaad alleen maar op de verdieping van de Westerschelde. Er zijn inderdaad kosten die zullen terugkomen. Het 14-15-16-meter traject maakt dat bepaalde kosten steeds zullen terugkomen. Dat traject kan onmogelijk tot een batig saldo leiden. Bovendien hangt alles af van wat men met het slib wil doen. Gewoon ter illustratie. Iedereen was het erover eens dat de Betuwe-lijn beter niet aangelegd kon worden, maar uiteindelijk heeft men toch beslist om het te doen. Het zijn met andere woorden toch de politici die zullen beslissen. Academici zorgen alleen maar voor informatie om de keuze te verantwoorden.

HOORZITTING DONDERDAG 15 MAART 2001

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : We zetten de hoorzitting over de studie 'Langetermijnvisie Schelde-estuarium' voort. We zullen eerst de Antwerpse havenschepen en het havenbestuur van Antwerpen aan het woord laten en daarna de vertegenwoordigers van de rederijen.

Uiteenzetting door de heer Leo Delwaide, havenschepen van Antwerpen

De heer Leo Delwaide : We appreciëren het dat alle betrokken geledingen hier gehoord worden. Zo kan u straks ook de mening horen van onze cliënten, de rederijen, die met de dagelijkse praktijk geconfronteerd worden. Er is ook nog de me-

ning van de milieuverenigingen en zij die met de veiligheid begaan zijn. Wij willen rekening houden met deze twee aspecten maar voor ons is de derde dimensie, namelijk de bereikbaarheid van de Antwerpse haven ook belangrijk.

Het internationaal verdrag tussen Vlaanderen en Nederland van 17 januari 1995 betrof onder meer de eerste fase van de verdere verdieping van de Westerschelde. De Nederlandse Raad van State opperde hiertegen een aantal bezwaren die resulteerden in een noodwet in Nederland. Ondanks deze vertraging betoonde ons cliënteel onmiddellijk na januari 1995 een grote belangstelling voor de Antwerpse haven. Er zijn een aantal rederijen die geanticipeerd hebben op de verdieping, door Antwerpen reeds op te nemen in de aanloopsschema's van de grote consortia, die zich toen aan het vormen waren. We hebben een boekje, dat we aan de leden van de commissie zullen geven, waar alle gegevens in vermeld staan. De eerste fase van de Scheldeverdieping heeft grote gevolgen voor de Antwerpse haven. Er zijn in Antwerpen opnieuw toekomstperspectieven. Dat heeft zich geconcretiseerd door de beslissing van de vorige Vlaamse regering om het Deurganckdok aan te leggen.

Op dit ogenblik staan we voor een nieuwe uitdaging. De containerschepen, die in aanbouw zijn of in omloop zijn, zijn veel groter geworden. Eigenlijk hebben wij een tij-ongebonden diepgang – dit is de diepte van het schip met een kielspeling voor veiligheidsredenen, opgelegd door de Internationale Maritieme Organisatie – van 14 meter nodig, willen we de Antwerpse haven interessant maken voor de grote schepen.

Recent heb ik in de NRC, een gezaghebbende Nederlandse krant, gezegd dat een verdieping waardoor een tij-ongebonden diepgang tot 13 meter kan gegarandeerd worden voor ons voorlopig al voldoende is. Dit getuigt niet van zwakheid. In het raam van de langetermijnvisie zijn we aan het werken aan een gezamenlijk kader waarbij we oog hebben voor alle aspecten die gepaard gaan met de verdieping : milieu, veiligheid en infrastructuur. De langetermijnvisie heeft een aantal scenario's naar voor geschoven, waarbij ontwikkelingsschets D voor ons meest gunstig is. Hierbij gaat het om een onmiddellijke verdieping tot 14 meter. Dat heeft toch een aantal onbekende gevolgen voor milieu en veiligheid. Ontwikkelingsschets C daarentegen, waarbij onmiddellijk zou verdiept worden tot 13 meter is wel aanvaardbaar voor de opstellers van het rapport van de langetermijnvisie. De verdere verdieping wordt dan gecontroleerd door ambtenaren uit Nederland en Vlaanderen. Men zou dan

voet per voet verder overwegen wat de gevolgen zijn voor milieu en veiligheid.

In ons streven naar een gemeenschappelijk integraal beheer van de Westerschelde met Nederland moeten we ook oog hebben voor de gerechtvaardigde bekommernissen van andere partijen. We willen de Nederlanders tonen dat we bereid zijn te luisteren naar hun bekommernissen op het vlak van veiligheid en milieu. Laten we daarom beginnen met ontwikkelingsschets C, als een eerste stap om te komen tot wat eigenlijk nodig is voor de Antwerpse haven.

Een zeer belangrijke overweging hierbij betreft het profiel van de bodem van de Westerschelde tussen Antwerpen en Vlissingen. Dat is van die aard dat we er de top van enkele drempels zullen moeten afbaggeren. Er zijn ook andere kosten voor het behoud van de milieuwaarde maar wat betreft het aspect verdieping is dat gemakkelijker dan wat er stroomafwaarts van Vlissingen moet gebeuren. Daar ligt immers een continue drempel van een tiental kilometer : de Wielingen. Het geschil over de Wielingen dateert al uit de 15^{de} eeuw, maar door een verdrag tussen België en Nederland, twee jaar geleden, is de soevereiniteit over de Wielingen nu eindelijk in Belgische handen. De zeevlakte voor de Vlaamse kust is dus ook relatief ondiep : een continue passage van ongeveer 10 kilometer moet uitgebaggerd worden. Het probleem geldt zowel voor Gent en Vlissingen als voor Antwerpen.

Het is dus goed om te beginnen met ontwikkelingsschets C, de onmiddellijke uitdieping tot 13 meter -, in afwachting dat we verder gaan, bijgestaan door de monitoring van ambtenaren van beide zijden.

Vandaag wil de commissie geïnformeerd worden over wat Antwerpen nodig heeft, zonder rekening te houden met de langetermijnvisie of milieu- en veiligheidsaspecten. Ik laat nu eerst de directeur-generaal van het Antwerpse havenbestuur aan het woord en daarna een aantal cliënten van de Antwerpse haven.

Uiteenzetting door de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal havenbestuur Antwerpen

De heer Eddy Bruyninckx : De verdieping van de Westerschelde is niet alleen belangrijk voor de containertrafik : de bulk wordt in termen van ladingpercentage het meest getroffen door de tijgebondenheid. Meer dan de helft van de aanlopen van schepen die met tijbeperkingen worden geconfronteerd, zijn echter containerschepen.

Antwerpen deed het op het vlak van containertrafik de voorbije jaren niet slecht. De containertrafik is de groeisector bij uitstek : in 1975 was hij goed voor 5 procent van de Antwerpse haventrafiek, nu al voor meer dan 35 procent. Tussen 1993 en 2000 nam de containeroverslag in Antwerpen bijna dubbel zo snel toe als in de andere havens van de Hamburg-Le Havre-range : het marktaandeel steeg van 16 procent tot meer dan 21 procent.

Het handhaven en versterken van deze positie is sterk gerelateerd aan de diepgang en de evolutie van de scheepvaart. Vrachten die vooralsnog als klassiek stukgoed de haven aandoen zullen ook verder gecontaineriseerd worden. Die tendens zet zich door en wordt nog versterkt. De proportie van de kleinere containerschepen is bovendien in zeer korte tijd spectaculair afgenomen ten voordele van grotere containerschepen, met een grotere diepgang. Wat de schaal van de schepen betreft, hinkt Antwerpen nu al na op de andere havens uit de Noord-West-Europese range.

Tussen 1994 en 1999 is de vloot op het vlak van containers nagenoeg verdubbeld. Voor de plusvierduizend-TEU is er een stijging van 7,6 tot 22,3 procent. Voor de schepen die nog in de vaart zullen komen en die nu in aanbouw zijn, is er een stijging van 42,8 tot 72,2 procent voor de plusvierduizend-TEU. Het aandeel van de zesduizend-TEU was in 1994 nog onbetekenend ; nu is het opgelopen tot 25,4 procent.

In 1992 was 17,4 procent van de schepen aan bepaalde beperkingen onderhevig ; nu zou 48 procent van de schepen onderhevig zijn aan getij-afhankelijkheid. 23 procent van de schepen hebben een diepgang nodig van 48 voet, tegenover 1,5 procent in 1992. Deze trend zet zich door. Het percentage zal wellicht oplopen tot boven 50 procent.

Waar zal de vraag naar meer diepgang eindigen ? Zal Antwerpen een rol kunnen blijven spelen ? De capaciteit van de containers wordt weliswaar groter, maar de schepen worden ook breder, zodat diepgang een relatief gegeven wordt bij verdere schaalvergroting. Een verdieping tot 13 meter is al een hele verbetering ; 14 meter is de ideale diepte voor onze klanten. In dat geval kunnen bijna alle containerschepen tij-ongebonden worden bediend.

Op een volgende slide ziet u een opsplitsing van de verschillende bestemmingsgebieden vanuit enkele belangrijke range-havens. Daaruit blijkt dat Antwerpen het grootste marktaandeel heeft voor de schepen afkomstig uit gebieden waar de diepgang minder belangrijk is : Afrika, maar ook de transat-

lantische vaart. Het marktaandeel voor schepen uit het Verre Oosten daarentegen bedraagt slechts 12,5 procent voor de Antwerpse haven ; tegenover 40 procent voor de haven van Rotterdam en 31 procent voor Hamburg. Door een verdere uitdieping kan ons marktaandeel vanuit het Verre Oosten aanzienlijk toenemen. De trafieken uit het Verre Oosten zijn niet alleen in volume het belangrijkste, maar vertonen ook een sterk groeiritm. De diepgang is zeer belangrijk voor de reders vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid en zekerheid : het is belangrijk dat ze zich kunnen houden aan een strak vaarschema. Een reder die te veel risico's moet nemen zal de haven schrappen. Eventueel zou een bijkomend schip kunnen worden ingelegd : in de praktijk is dat echter niet haalbaar. De reder kijkt dan uit naar de haven van Rotterdam.

Wat is de kostprijs van de verdieping ? De eerste fase van de verdieping levert een toegevoegde waarde op van 5,3 miljard frank ; 1,9 miljard frank vloeit terug naar de overheid ; er worden 2460 arbeidsplaatsen door gecreëerd. De tweede fase, als uitgegaan wordt van het meest verstrekkende scenario, zal zorgen voor een toegevoegde waarde van 13,1 procent ; een terugvloei-effect naar de overheid van 4,7 procent per jaar en een toename van de werkgelegenheid met 6110 eenheden.

De heer Robert Voorhamme : Wat bedoelt u in dit kader met “toegevoegde waarde” ?

De heer Eddy Bruyninckx : Het surplus als gevolg van bijkomende trafieken dankzij de verdieping.

De heer Robert Voorhamme : En het terugvloei-effect naar de overheid ? Is dat wat op basis van de toegevoegde waarde terugvloeit naar de overheid, zonder dat rekening gehouden wordt met de kosten ?

De heer Eddy Bruyninckx : Dat klopt. Op de onderhoudskosten na, zijn deze kosten echter eenmalig, terwijl het terugverdieneffect jaarlijks is.

De kosten voor het bergen van de wrakken bij de eerste verdieping lagen 12,5 procent hoger dan verwacht ; de opbrengsten zijn echter ook hoger dan verwacht : er zijn immers meer tijgebonden schepen dan aanvankelijk werd gedacht. De eigenlijke verdiepingskosten zijn iets lager uitgevallen dan de aanvankelijke raming.

Hoeveel zal de volgende fase van de verdieping kosten ? De investeringskosten voor een verdieping tot 13 meter zullen lager zijn dan die voor de eerste verdieping. Dat geldt wel niet voor de kos-

ten van de berging van wrakken. Het is moeilijk om voorspellingen te maken over de kosten voor het herstel van natuurwaarden. In Nederland is hierover een polemiek gerezen tussen de voorstanders van ontpoldering en de landbouwers. Bij een verdieping tot 14 meter zullen de kosten aanzienlijk hoger uitvallen. De cijfers die u op bijgevoegde slide ziet moeten wel enigszins worden gerelativeerd. Ze gaan uit van een situatie waarbij de specie tot ver in zee moet worden getransporteerd. Professor Peters heeft er vorige week op gewezen dat het eventueel mogelijk is om de specie in het riviergedeelte bij zandbanken te storten. Dit scenario moet verder worden onderzocht.

Op de volgende slide ziet u een doorsnede van de Schelde van Antwerpen tot Vlissingen. Het is duidelijk dat de bodem niet over de hele afstand zal moeten worden afgegraven ; het volstaat dat de bodem op bepaalde punten verder wordt uitgegraven. Bij een verdieping tot 13 meter zal een “level playing field” tussen de havens van Antwerpen en Vlissingen worden gerealiseerd. Zowel Antwerpen als Vlissingen zullen dus winnen bij een verdere verdieping.

Tijdens de eerste helft van de jaren 90 werd de haven van Antwerpen virtueel afgeschreven ten gevolge van de voorspelde vlucht naar zee. Ik heb echter al aangetoond dat ons marktaandeel intussen juist sterk is toegenomen. De groeicijfers laten weinig aan de verbeelding over. Deze gunstige ontwikkeling is in grote mate een gevolg van de verhouding tussen de aangeboden capaciteit van de schepen en het gebruik dat er effectief van gemaakt wordt. Deze verhouding valt nergens zo positief uit als in Antwerpen.

In het midden van de jaren 90 werd verwacht dat Zeebrugge de rol van Antwerpen zou overnemen ten gevolge van de vlucht naar zee.

Wat de intercontinentale containers betreft, is de situatie totaal anders uitgevallen. Antwerpen heeft een veelvoud ten opzichte van de anderen. De verhouding, ten opzichte van Zeebrugge is er bijvoorbeeld een van 90 tot 10. Dat heeft alles te maken met het aanbod. Dat wil echter niet zeggen dat er niet over complementariteit zou kunnen gesproken worden. Ook wat de langetermijnvisie betreft, moeten we nagaan hoe de Nederlandse strategie inzake het verzekeren van maritieme toegang eruit ziet ten opzichte van Vlaanderen. Bij het maken van de vergelijking komen we immers tot de vaststelling dat Rotterdam tij-ongebonden is voor de grootste zeeschepen en Vlissingen tij-ongebonden zeeschepen tot 12,9 meter kan ontvangen. Vervol-

gens komen wij met 11,6 meter tot 12 meter, vervolgens Zeebrugge met 11,9 meter en ten slotte Gent met 11,9 tot 12,3 meter. Het verschil tussen Vlaanderen en Nederland is dat wij de behoefte hebben om hier conclusies aan te verbinden. In die zin zal het misschien raar klinken maar wij pleiten ervoor om 450 miljoen te investeren om de toegang tot de haven van Zeebrugge op te waarderen. Op deze manier kan men dan immers op korte termijn in concurrentie treden met de haven van Vlissingen en ontstaat er een Vlaams aanbod aan de kust. Bovendien ontstaat er zo een level playing field en ontstaat er een ordentelijk Vlaams antwoord. Wie kan hier iets op tegen hebben ? Het probleem van Gent heeft, gezien het staal, veeleer te maken met een nieuwe sluis. Dan hebben we een omvattend Vlaams antwoord.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Nu zullen we eerst de reders aan het woord laten waarna we tot de discussie kunnen overgaan om zo de totaliteit te benaderen. De heer Delwaide zal de eerste spreker, de heer Jim Poon van de Hong Kong Liner Shipping Association, inleiden.

De heer Leo Delwaide : Ik zal in 2 woorden trachten te zeggen wie de heer Jim Poon is. Vooreerst is hij een van de meest gezaghebbende figuren in de internationale scheepvaartwereld. Als chief executive officer van het OOCL is hij bovendien gelieerd aan de familie van de gouverneur van Hong Kong. De heer Poon was bovendien ook jarenlang de rechterhand van de huidige gouverneur van Hong Kong. Nu heeft hij zich teruggetrokken en is voorzitter geworden van de reders van Hong Kong. In deze wereld speelt hij nog steeds een belangrijke internationale rol. Bovendien is hij een goede en trouwe vriend van Antwerpen. Toen hij enkele jaren geleden naar Antwerpen kwam en ik hem vroeg wat de ideale diepte was voor Antwerpen om een rol als wereldhaven te blijven spelen, antwoordde hij me onmiddellijk, in tegenstelling tot de Oosterse manier om alles wat omfloerst weer te geven : 14 meter.

Uiteenzetting door de heer Jim Poon, voorzitter van de Hong Kong Liner Shipping Association

De heer Jim Poon : Het is voor mij een ware eer om hier vandaag te worden uitgenodigd. België was immers voor mij altijd een groot land. Ik werk intussen al 30 jaar in de wereld van de rederijen. Mij viel de eer te beurt om voor een van de grootste ter wereld te werken. In die hoedanigheid heb ik ook met de haven van Antwerpen kunnen samenwerken. Op deze manier hebben we elkaars

snelle groei op de voet kunnen volgen. De haven van Antwerpen is een leuke plaats, waar ik graag kom. Momenteel vertegenwoordig ik de rederijenvereniging van Hong Kong. Er is in Hong Kong ook een commissie aangesteld door de regering die zowel de korte, de middellange als de lange termijnplanning voor de haven moet uitstippelen. Mijn betoog zal als titel dragen “Wat verwachten we van een hub-haven ?”. De 5 grootste containerhavens ter wereld hebben een aantal gemeenschappelijke kenmerken. Vier van deze havens bevinden zich overigens in Azië. Hong Kong met zijn 18,1 miljoen TEU in 2000 is echter de grootste qua volume. De kenmerken zijn achtereenvolgens : brede toegangskanalen, een diepte van 15 meter, toegewezen terminals voor grote klanten en ten slotte kranen van 50 tot 60 meter die 18 rijen over de breedte van het schip kunnen overbruggen. Bovendien kunnen ze allemaal ook een lengte tot 400 meter aan, zijn ze in staat om zeer snel te werken en beschikken ze allemaal over geavanceerde informatica en EDI-capaciteit.

Als tweede punt wou ik het graag over de ontwikkelingen van de havens in Azië en meer bepaald in China hebben. De globalisering van de handel heeft ook invloed op de handel in Azië. Weliswaar treedt er wel een verschuiving op van de havens van Oost-Azië, onder andere deze van Japan, naar de zich ontwikkelende markten. Dat heeft, bijvoorbeeld voor Maleisië, voornamelijk te maken met de lage lonen. De grote rederijen zullen nog grotere havens nodig hebben. Snel veranderende markten leiden bovendien ook tot snel veranderende havens. Wat men ook moge beweren : de Aziatische economische crisis is achter de rug. Vorige week waren er weliswaar nog een aantal problemen op de Aziatische beurs maar het belangrijkste is toch voorbij. In 2001 verwacht men een groei van 25 procent. Deze groei zal ook de Europese havens positief beïnvloeden. In 1999 vond 53 procent van de groei van TEU in Azië plaats. Op wereldschaal wordt er momenteel slechts 60 procent van de goederen via containers verhandeld. In China is dit trouwens slechts 48 procent. Tegen 2005 verwacht men dat die 60 procent tot 70 procent zal toenemen.

Nieuwe regels en nieuwe vormen van concurrentie duiken op in sommige Aziatische havens. Die ontwikkelingen resulteren in privatisering, strategisch partnerschap tussen de publieke en de privé-sector en competitieve prijs- en tariefvorming. De nieuwe concurrentieregels hebben ook nieuwe performantienormen met zich meegebracht voor Azië. Die vormen tegelijk een nieuwe uitdaging voor de Europese havens en containerterminals. Chinese ha-

vens als Shanghai, Qingdao en Shenzhen maken van de groeicyclus gebruik om snel hun achterstand op te halen. De algemene aanvaarding door de regering van de handel als motor van economische groei schept nieuwe kansen voor de scheepvaart. De steeds snellere toename van de handelsvolumes verhoogt de eisen die klanten aan de scheepvaartlijnen stellen. Daardoor wordt men zich ook steeds meer bewust van de spilfunctie van de havens in dit geheel, wat op zijn beurt resulteert in hogere verwachtingen ten aanzien van de havenperformantie. De druk om de kosten te verlagen, zal tot gevolg hebben dat men zijn activiteiten gaat consolideren bijvoorbeeld door middel van fusies. De geboorte van mega-transporteurs zal het resultaat zijn. Als de wet het toestaat, zijn zelfs mega-consortia niet uitgesloten. Ook de vergroting van de capaciteit van de schepen is een manier om de kosten te drukken. De introductie van containerschepen van 9000 tot 10.000 TEU valt te verwachten tegen 2004. Die ontwikkeling plaatst de havens voor nieuwe uitdagingen. De scheepvaartlijnen zullen immers minder vaak havens aandoen en stappen zetten om de efficiëntie van hun havenbezoeken te vergroten. Daaruit zullen mega-hub-havens ontstaan. Om tot die categorie te kunnen toetreden zullen de kandidaat-havens moeten excelleren op elk vlak, niet alleen dat van de tarifiering.

De drie doorslaggevende factoren die uitmaken waar men moet gaan investeren, zijn volgens projectontwikkelaars : ligging, ligging en ligging. Met havens is dat niet anders. Een haven die gelegen is nabij de gebieden die men met zijn cargo's wil bereiken, zal bloeien. Antwerpen verkeert in dat geval. Tegenwoordig maken de scheepvaartlijnen gebruik van de volgende selectiecriteria (benevens locatie) : vlotte toegang en vaargeuldiepte ; volledige uitbouw van de haveninfrastructuur ; betrouwbaarheid van arbeid en dienstverlening ; goede verbindingen ; state-of-the-art informatietechnologie en EDI. De veranderende eisen van de klant nopen er tevens toe de volgende diensten uit te breiden : intermodaal vermogen ; opslag en distributie ; prijsbepaling op maat ; technologie voor containerbehandeling ; mondiale dienstverlening ; initiatieven inzake elektronische handel. Voorts worden toenemende kapitaalinvesteringen verwacht in de verdieping van de vaargeul, de bouw van een grote terminal voor post-panamax kranen, de uitbouw van een gesofisticeerd IT-systeem, de verbetering van intermodale bevrachtingsverbindingen. Er zit voor de grote havens dus niets anders op dan het scenario te aanvaarden waarin de havenontwikkeling in feite door de transporteurs wordt voortgestuwd. Bovendien zullen zij er niet omheen kunnen om de participatie van de privé-

sector toe te staan. Die kan de vorm aannemen van concessies voor BOO en BOOT, joint ventures, managementcontracten of totale liberalisering. Het allerbelangrijkste blijft evenwel dat een haven alleen een major-hub-haven kan worden als hij in staat is containerschepen van 10 000 TEU te ontvangen. Die zijn 400 meter lang, 66 meter breed en hebben een diepgang van 15 meter. Wie niet aan de genoemde eisen voldoet, zal genoeg moeten nemen met de status van feeder-haven.

Uiteenzetting door de heer Van de Vyvere, Managing director Sea-Invest

De heer Van de Vyvere : Ons bedrijf is niet zozeer actief in de behandeling van containers als wel in die van bulkgoederen. Wij doen aan overslag in de havens van Gent, Antwerpen en Zeebrugge. Sinds kort zijn wij ook actief in een tiental Franse havens en in Zuid-Afrika. Verdere verruiming wordt onderzocht. Op dit moment lossen en laden wij zodoende al 80 miljoen ton, waarvan 20 miljoen ton in Antwerpen. Dat laatste is toch 35 miljoen ton bij grotendeels dubbele behandeling.

Wat ons in deze kwestie in de eerste plaats interesseert, is de diepte van de vaargeul. Om die te kunnen beoordelen, moeten wij vergelijken met de omliggende havens. Zo beschikt men in Vlissingen over een diepte van 16,5 meter, terwijl wij het moeten stellen met 15,56 meter. In Duinkerken heeft men nu al 18 meter, morgen 20 en overmorgen 22. Ook in Rotterdam, Willemshaven, Le Havre en Montoir heeft men terzake een beleid gevoerd, terwijl in België alles lang aansleept. Elders weet men dat de toegankelijkheid van de haven voor een hogere tonnenmaat meteen ook een toename van het aantal bewegingen garandeert, bijvoorbeeld in de binnenvaart en op het spoor.

Naar de Ruhr gaan wordt moeilijker omdat wij minder tonnenmaat binnenkrijgen ten opzichte van Rotterdam en de binnenvaart verplaatst zich daar naar, waardoor wij vandaag tien tot vijftien frank per ton moeten bijleggen. De prijs daalt naar gelang het aantal ton dat verzet wordt. Een kleinere tonnenmaat veroorzaakt een hogere zeevracht en benadeelt de concurrentiepositie van Antwerpen. Dus is het van groot belang daaraan te werken. Ook in de exporterende landen zoals Zuid-Afrika, Colombia, Australië en Venezuela vertrekken schepen vanuit een grotere diepgang. Mijn medewerker, de heer De Nijs, wordt alle dagen geconfronteerd met diepgang vanuit zijn functie. De kwaliteit van de arbeid is zeer belangrijk voor de haven van

Antwerpen. Ik geef het woord aan de heer De Nijs om daarover toelichting te geven.

Uiteenzetting door de heer Ludo De Nijs, Sea-Invest

De heer Ludo De Nijs : Wij zijn een bulkbedrijf in concurrentie met de andere West-Europese havens. Als wij over diepgang spreken, hebben wij het ook over getijgebonden vaart. Zeeschepen die naar onze installatie komen, moeten alle dagen met hoog water binnenvaren. Op dit ogenblik is de maximale diepgang op de Schelde 15,56 meter ; in Rotterdam 23 meter. Er is een schaalvergroting. In de jaren 1970 kenden we vooral schepen met een tonnenmaat van 70.000 tot 80.000 ton. In de jaren 1980 liep dit reeds op tot 100.000 ton. De tonnenmaat in de jaren 1990 bedroeg 120.000 ton en nu in de jaren 2000 is de gemiddelde vervoersmaat gestegen tot 180.000. In de nieuwe tendensen hebben de meeste laadhavens voor steenkolen een diepgang van 17,5 meter. Bijvoorbeeld schepen die vertrekken vanuit Zuid-Afrika met een lading aan boord van 170.000 ton, hebben een grotere diepgang nodig dan Antwerpen kan bieden op dit ogenblik (slechts 140.000 ton). Hier speelt de kostprijs een grote rol : om dit soort schip gedurende 55 dagen te laten rondvaren (dat is ongeveer hetzelfde voor Antwerpen als voor Rotterdam), dan moet men die prijs voor Antwerpen door 140.000 ton delen en voor Rotterdam door 170.000 ton. Dit komt neer op een vrachtverschil van ongeveer een dollar per ton te vermenigvuldigen met de totale lading. Daardoor geraakt onze haven in een moeilijke concurrentiepositie. Vele bulkimporteurs kiezen voor de goedkoopste oplossing ; logistiek weegt hoe langer hoe meer door in de keuze van de klant.

Een ander element dat een belangrijke rol speelt is de doorvoerkost naar het binnenland. Voor een bestemming dicht bij Antwerpen kan in het voordeel van onze haven spelen dat het transport per spoor of per binnenvaart goedkoper is dan vanuit de ons omringende havens. Doch bij de klassieke gebieden, zoals het Ruhrgebied of het noordoosten van Frankrijk, loopt de doorvoerkost gelijk vanuit Antwerpen of Rotterdam ; dus dat speelt in het voordeel van Rotterdam, aangezien de zeevracht goedkoper is op deze laatste haven. De kaaien aan de haven zelf beschikken over een diepgang van 16,77 meter. Het zou ideaal zijn de Schelde uit te diepen tot 16,7 meter zodat toch een stuk van het verschil in zeevracht kan gereduceerd worden. Wij moeten rekening houden met onze belangrijkste klanten, met name de staal- en de elektriciteitsindustrie. De staalindustrie stagneert, maar de elektriciteitsin-

dustrie kent een enorme groei. Bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk zijn natuurlijke bestemmingen. In Frankrijk wil men de steenkoolproductie stoppen in 2005 ; waar wij een meerimport verwachten van ongeveer vijf miljoen ton. In Duitsland bedroeg het steenkoolproductie in de jaren 1990 72 miljoen ton per jaar. Men voorziet nog slechts 20 miljoen ton per jaar in 2005. De supplementaire energie uit steenkool is een belangrijk element in de elektriciteitsindustrie. Immers, het gaat om een onbeperkte voorraad, de herkomstlanden zijn betrouwbaar en enorme inspanningen worden door de elektriciteitsbedrijven geleverd.

De uitdieping naar 16,7 meter is van levensgroot belang. Anders kunnen we de concurrentie in de lijn tussen Duinkerke, Antwerpen, Vlissingen, Rotterdam en Amsterdam niet aan. We moeten het verschil in de maritieme kost zo laag mogelijk houden. Dan kunnen we onze belangrijke positie op gebied van werkgelegenheid, binnenvaart en spoor behouden.

Uiteenzetting door de heer Formisano, Mediterranean Shipping Company

De heer Leo Delwaide : Mediterranean Shipping Company is de grootste klant van de Antwerpse haven op vlak van containertransport, met meer dan 10,3 miljoen containers. Vorig jaar bereikten zij 27 procent van het totaal aantal containers in Antwerpen. Daarom is de eerste fase van het Deurganckdok toegekend aan de Hessenatie en Mediterranean Shipping Company. Ik geef het woord aan de heer Formisano.

De heer Formisano, Mediterranean Shipping Company : Onze firma is een van de grootste containerbedrijven, gesticht in 1970. Hier in Brussel werken we reeds acht jaar en we zijn nu ook actief in Genève. 165 aanleghavens en 150 liners en 18.000 mensen werken wereldwijd voor onze maatschappij. Hierbij horen ook passagiersschepen en ferry's. De positie van onze maatschappij wordt uitgedrukt in een aantal schepen en een aantal diensten. Ik toon u drie grafieken die de groei van de vloot en de containers en het aantal TEU weergeven. Vanaf 1975 bleef dit ongeveer gelijk. Het potentieel door uitbaggeren is duidelijk zichtbaar. Wat betreft onze vooruitzichten voor 2001, komt er een expansie van onze vloot met vijf schepen in augustus. De afmeting van onze containerschepen kunt u afleiden uit de diepgang van 14,5 meter. Dit vormt hier het onderwerp van discussie. Wachten op getij is in Antwerpen een van de problemen en tevens moeilijk op te lossen. Antwerpen is onze belangrijkste

haven in West-Europa, doch er zijn heel wat concurrenten. Vanuit Antwerpen als binnenhaven, gaan wij naar Felixstowe, van waaruit we wereldwijd vertrekken.

Op de grafiek van onze cijfers voor Antwerpen van 1991 tot 2000 ziet u het aantal containers dat via Antwerpen wordt afgehandeld. De enorme groei is zeer indrukwekkend.

We behandelen ongeveer 1.000.000 containers in Antwerpen. Daarvan neemt Hessenatie er 750.000 voor zijn rekening en Beacon 26.000. Diverse andere naties nemen 10.000 containers voor hun rekening. Omdat we in Antwerpen niet over alle mogelijkheden beschikken, worden 46.000 containers behandeld in P&O-havens en 131.000 vervoerd door schepen van Hessenatie. Antwerpen is heel belangrijk voor ons en daarom kunnen we het ons niet veroorloven er fouten te maken.

De Mediterranean Shipping Co. wordt vanuit Genève bestuurd. Van daaruit loopt een directe verbinding met Antwerpen, dat ons belangrijkste logistieke centrum is voor het Europese continent. In Antwerpen bevindt zich bijvoorbeeld het planningscentrum voor Noordwest-Europa. Vanuit Antwerpen vertrekken lijnen naar bestemmingen over de hele wereld. We zijn overigens de enige maatschappij die vanuit Antwerpen de hele wereld bedient. Alle andere maatschappijen werken in groep of via een consortium. Enkel voor onze bestemmingen in Oost-Afrika werken wij samen met andere maatschappijen. Gezien het belang van Antwerpen, spreekt het voor zich dat we graag zouden hebben dat onze toekomst daar gerustgesteld wordt.

Vragenronde

De heer Jan Penris : Alle sprekers hebben mij met hun boeiend verhaal aan hun lippen gekluisterd. Ik ben evenwel ondersteboven van het verhaal, gebracht door de Antwerpse bulkreders. Zij vragen immers nog meer diepgang dan de containerreders. De Mediterranean Shipping Co. gebruikt schepen met een diepgang van 14,5 meter. De heer Poon voorspelde een toekomst met schepen van 10.000 TEU. Die zullen een diepgang hebben van 13,6 meter. Ik vind hun vraag om daar rekening mee te houden geen extreme eis.

Er zijn dus voldoende elementen om voor een maximale verdieping te kiezen en toch is de heer Delwaide in eerste instantie tevreden met een verdieping tot 13 meter. Hij wil daarna stap per stap

dieper gaan. Waaruit leidt hij af dat Nederland plots inschikkelijk zal worden ? Waarom opteert hij niet vanaf het begin voor een verdieping tot 14 meter ?

De heer Jul Van Aperen : Ik probeer de zaken toekomstgericht te bekijken. De heer Poon voorspelt dat de schepen nog groter zullen worden. Hij heeft het over een diepgang tot 16 meter. Schepen van 10.000 TEU vereisen nieuwe en aangepaste havens. Die nieuwe havens moeten de schepen niet alleen snel behandelen, ze moeten ook centraal gelegen zijn en in staat de goederen snel verder te transporteren. Welke rol speelt Antwerpen nog in dit toekomstbeeld ? De heer Delwaide is tevreden met 13 meter, terwijl men het voortdurend over schepen met een diepgang van 15 tot 17 meter heeft. Waar willen de grote rederijen zo'n nieuwe centrale haven inplanten ? Hoe zullen de containers vanuit die centrale haven getransporteerd worden naar de bestaande havens ? Welke rol spelen de bestaande havens dan nog ?

De heer Ludwig Caluwé : In een interview zegt de heer Delwaide dat 13 meter volstaat in een eerste fase. We moeten toch soepele afspraken maken voor het geval we alsnog beslissen te verdiepen tot 14 meter.

In welke mate vormen de getijden een nadeel voor de haven van Antwerpen ? Hoe verhoudt dit nadeel zich tegenover het feit dat de haven eigenlijk al 80 kilometer landinwaarts ligt ?

De heer Robert Voorhamme : Ondanks de technologische mogelijkheden zullen geografische beperkingen verhinderen dat de schepen steeds groter worden. Containerschepen vervoeren goederen over de hele wereld. In Europa en Amerika zijn de mogelijkheden om de bestaande havens te verdiepen vrij beperkt. Tussen Hamburg en Le Havre en aan de Amerikaanse Oostkust is het aantal havens met een grote diepgang beperkt. Als we in de toekomst inderdaad gaan werken met schepen van 10.000 TEU denk ik dat de nieuwe aanloophavens zich verder van de uiteindelijke goederenbestemming zullen bevinden. Evolueren we niet stilaan naar een volledig nieuw model met rond-de-wereld-lijnen, mega-hubs en grotere feederschepen ?

De enorm grote schepen veronderstellen telkens terminals die over voldoende capaciteit beschikken om de lading op een zeer snelle manier te laden en te lossen. In een groot deel van de havens zijn dergelijke terminals niet voorhanden. Toch is het belangrijk om die zeer dure schepen op zo kort mogelijke tijd te laden en te lossen om een te hoge ka-

pitaalkost te vermijden. Men gaat gemakkelijk uit van de veronderstelling dat dergelijke grote terminals zomaar ineens geconstrueerd kunnen worden. Omwille van de ruimtelijke ordening is het evenwel niet evident om die te blijven opstellen. Men is er zich blijkbaar niet van bewust dat er een ruimtelijke beperking is. Daar moet men strategisch op inspelen. Voorts moet er ook voldoende lading aanwezig zijn. Men kan wel grote schepen hebben, maar wat helpt dat als men geen lading kan vinden. Dat kan rendementsproblemen creëren.

Ten slotte zou het interessant zijn voor de reders om een geïntegreerde strategie te hebben waarbij voor het transport zowel met zee- als met landboten rekening gehouden wordt. Naast consortia op zee zullen er ook consortia op zee en land ontstaan. De kosten en de strategische overwegingen worden dan anders. Denken de reders dat ze kunnen doorgaan om de tegenstrijdige belangen van sea- en landcarriers te blijven verdedigen ?

De heer Johan Malcorps : De diep landinwaarts gelegen ligging van een haven heeft vanuit milieuoogpunt een hele reeks voordelen. Het zo snel mogelijk landinwaarts gaan met zeeschepen vermijdt het hinterlandtransport dat de nodige problemen met zich meebrengt. Uiteraard zijn er ook nadelen aan een diep landinwaarts gelegen ligging. Daarom moeten we nagaan wat de opdracht van een diep landinwaarts gelegen haven is. Dringt een specialisatie zich niet op ? Moet men blijven mikken op alle mogelijke trafieken ? Men kan niet dieper blijven gaan. Het komt erop aan de juiste strategische keuzes te maken.

De diep landinwaartse ligging moet bekeken worden ten opzichte van het tijdverlies. Maakt een paar uur wachten op het tij zoveel verschil uit voor wereldwijde trafiek over lange afstanden ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : De reders spreken over grotere containers en grotere schepen alsof er geen limiet is aan de diepte. Heel wat specialisten wijzen erop dat er zeker een limiet bestaat. Gelet op de langetermijnvisie en op de grote belangstelling voor de Antwerpse haven rijst de vraag welk onderdeel in het langetermijnperspectief van de reders de uiteindelijke diepte bepaalt. In welke mate is dat belangrijk voor de toekomst ? Welke kans heeft de Antwerpse haven ? Ik meen dat naast de diepte veel andere elementen een rol spelen, onder meer de efficiëntieratio van de haven.

De heer Jim Poon : De vragen getuigen van een goede dossierkennis. Om te kunnen antwoorden op

de vraag wat de limiet is, moet men de kost van de bouw van een schip kennen. Schepen van 9000 of 10.000 TEU leveren in vergelijking met die van 5000 TEU's een besparing van 300 dollar op. Daarom worden schepen steeds groter. Er is natuurlijk een limiet, onder meer wat de diepgang van de vaargeul, de kanalen en de lengte betreft.

Hoe ver kan men landinwaarts gaan ? Door de technologische evolutie zullen de schepen niet noodzakelijk zo breed meer zijn. Allicht zullen ze ook een vlakke bodem hebben, zodat een diepgang tot 18 meter misschien niet meer noodzakelijk zal zijn. Men is de schepen van 9000 en 10.000 TEU momenteel aan het bouwen. Dat zijn schepen met een breedte van 40 meter en een lengte van 310 meter. Hiervoor volstaat een diepgang van 14,5 tot 15 meter. Dat is ook nodig voor een hub-haven of een megahub-haven.

Als er geen verdere uitdieping komt, nemen we enkel de vrachten aan die we kunnen verhandelen. Neem nu bijvoorbeeld Hong Kong. De gemiddelde vrachtgrootte daar is drie keer zo groot dan elders. Het komt er echter op aan om keuzes te maken die goed zijn voor de economie. Men kan ervoor opteren om een feederhaven te zijn, of een doorvoerhaven, of om enkel bulkcargo te vervoeren, of alleen vloeibare vracht. Ook de haven van Hong Kong is afhankelijk van de vaargeul. Momenteel kan het kanaal van Hong Kong schepen aan met een maximale diepte van 13,5 meter. Indien de grotere schepen van 9000 tot 10.000 TEU over twee jaar zullen geïntroduceerd worden, zal men ook hier moeten baggeren. Ook in de haven van Hamburg waren er telkens vertragingen bij het uitbaggeren onder meer door acties van Greenpeace. Het is in het belang van de gemeenschap dat men een compromis vindt. Van de 145 miljoen ton vracht, verscheept in de haven van Hong Kong, wordt 98 procent vervoerd in grote cargo's.

Shanghai is een haven met een kleine diepgang, veel slib afkomstig van de Jangtse en geen getijden. Zij kunnen enkel kleinere schepen aan met een maximale diepte van 10 meter. Er gaat veel vracht naar Hong Kong, Japan, enzovoort. Hier was ook veel discussie binnen de regering en de gemeenschap over de noodzaak van baggeren. Uiteindelijk heeft men beslist om meer geld uit te trekken om baggerwerken uit te voeren. Deze baggerwerken zijn elke maand opnieuw noodzakelijk en heel duur. Daarom heeft men beslist om 45 kilometer verderop een nieuwe haven te bouwen. Hiervoor moet men een verbinding van 45 kilometer naar het grote eiland aanleggen. Daar zou dan de nieuwe containerhaven gevestigd worden. De eerste

schattingen voorspellen dat hiervoor 20 miljard dollar nodig zou zijn. Dat enorme bedrag moet betaald worden anders zal Shanghai vracht verliezen aan de andere havens en enkel schepen van 10 meter diepte aankunnen.

Vandaag lijkt de diepgang voldoende. Slechts bij een gebrek aan vracht, zullen de schepen op zoek gaan naar cargo. Als het hub-concept ingevoerd wordt en er schepen van 9000 tot 10.000 TEU komen, dan zal de cargo naar het schip moeten gebracht worden. Dat wordt de realiteit. Men zal op zoek gaan naar de beste plaats om de hub-havens te vestigen. De hub-havens zijn economisch meest rendabel. Ook in New York moet er gebaggerd worden. Ik wil er u nogmaals aan herinneren dat vier van de vijf grootste havens in Azië met zijn snel groeiende economie, liggen. Al de schepen gaan van hier naar de westkust van Amerika of naar Europa. Alle havens daar hebben enorme investeringen moeten doen om de vaargeulen uit te baggeren. Dat gaat steeds gepaard met debat, maar de economie staat op spel. De havens in Azië zijn zich aan het voorbereiden om de schepen van 9 tot 10 duizend TEU aan te kunnen.

De heer Maurizio Aponte, MSC : In heel wat universitaire studies tracht men uit te zoeken of het beter is dat de cargo naar het schip gebracht wordt of omgekeerd. Onze maatschappij is ervan overtuigd dat de vracht naar het schip moet gebracht worden. Wij zijn natuurlijk betrokken partij. Als het schip in de haven is, zal de vracht naar het schip gebracht worden. Als het schip niet in de haven is, zal de vracht op de een of andere manier wel verdwijnen uit de haven .

Welke behoeften moeten de politici dienen ? Men moet natuurlijk de noden van de gemeenschap dienen. Als het in het belang van de gemeenschap is om een snel groeiende, goedkope en doeltreffende haven te hebben, niet te ver van de vracht, zijn de investeringen hierin verantwoord. Schepen zullen niet kleiner worden. We moeten de schepen immers steeds groter maken om de winst te vergroten en niet uit de markt gedreven te worden.

Ik weet niet hoe belangrijk de getijden zijn bij de rotatie van de schepen, als de haven 80 kilometer landinwaarts gelegen is. Ik denk niet dat het voordeel van Antwerpen in verband met toegankelijkheid van vracht vermindert ten opzichte van de andere havens. Vrachtvervoer over de weg stijgt niet procentueel, spoorvervoer en vervoer over de binnenwateren wel. Dat maakt dat Antwerpen en Rotterdam geconfronteerd worden met gelijke kosten.

Wat het intermodaal vervoer betreft, gaat de haven van Rotterdam sneller vooruit dan Antwerpen. De spoorwegorganisatie in België gaat immers traag.

De heer Formisano : 'The sky is not the limit'. Antwerpen moet blijven vooruitgaan. De reders moeten verder, met of zonder Antwerpen. Wie met ons in zee gaat, zal in zee blijven ; wie dat niet doet, zal zinken. U moet snel beslissen en rekening houden met de structuur en de grootte van de schepen. Momenteel zijn er meer dan 250 schepen boven 6000 TEU in aanbouw. De haven van Antwerpen geniet groot aanzien in de wereld, wegens haar flexibiliteit. Wij hebben, precies vanwege die troef, beslist een grote investering in Antwerpen te doen. Als u die troef verliest, verlaten we de haven. Als de haven slechte berichten gaat uitzenden, is ze haar status kwijt. Het uitbaggeren van de haven is een must, u moet de vooruitgang volgen.

De heer Ludo De Nijs : Ik ben het helemaal met de heer Formisano eens : onze concurrerende havens hebben al bepaalde limieten bereikt die wij jammer genoeg niet kunnen aanbieden.

De 15,56 meter diepgang hoogwater in Antwerpen kan slechts gebruikt worden in twee getijden : een schip vaart eerst van de Wandelaar naar Vlissingen, moet daar 12 uur wachten en kan dan doorvaren naar Antwerpen. Een groot schip dat rond de Kaap vaart en de koopvaardij van bulkgoederen uitmaakt, kost ongeveer 22.000 dollar per dag ; de 12 uur ligtijd alleen al kost dus 11.000 dollar. Als de verdieping van de Schelde het probleem van het dubbel getij kan oplossen, winnen we dus al heel wat.

De gunstige ligging van Antwerpen, 80 kilometer landinwaarts, telt alleen als de eindbestemming dicht bij de haven ligt. Als we spreken over Duitsland of het noord-oosten van Frankrijk, is de doorvoerkost uit Antwerpen niet beter dan bijvoorbeeld die uit Rotterdam. Daar mogen we echter niet te veel tijd mee verliezen. Het grote voordeel van Antwerpen is immers altijd geweest dat het een bimodale haven is : men kan vanuit Antwerpen moeiteloos weg via de binnenvaart en per spoor.

Maar de grote voorsprong die we tegenover Rotterdam hebben met het spoor, zijn we aan het verliezen. Als we de aanleg van de Betuwelijn naar het Ruhrgebied stellen tegenover de blokkage van het dossier-IJzeren Rijn, ligt daar ook nog een grote uitdaging te wachten. De havens die de dimensies al hebben, zijn de voordelen van Antwerpen dus ook al aan het wegwerken.

'The sky is the limit'. Met uitzondering van de ijzerertstrafieken vanuit Brazilië, waar één scheeps-lading van 300.000 tot 400.000 ton heen en weer vaart op één route tussen Brazilië en Rotterdam, kan men stellen dat voor de steenkooltrafieken de maat van 170.000 tot 180.000 ton de limiet lijkt te zijn. Antwerpen kan die limiet helaas nog niet bereiken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Mijn uitspraak 'The sky is the limit' betrof de diepte. Er is op termijn een limiet aan de diepte van de Schelde in Antwerpen. Ik heb uit al uw uiteenzettingen begrepen dat er zoveel andere elementen belangrijk zijn voor Antwerpen. Mijn vraag was : hoever moet de Antwerpse haven gaan om voor u de meest interessante te blijven ? Ik hoor deze discussie nu al 25 jaar en Antwerpen blijft voor velen van u de belangrijkste partner ?

De heer Robert Voorhamme : U zegt in koor dat er geen limiet staat op de grootte van de schepen. Stel dat u in de toekomst rond de wereld vaart met schepen van 20.000 TEU. In welke West-Europese haven gaat u die lossen ?

De heer Formisano : Als Antwerpen de nodige diepgang heeft, in Antwerpen, zo niet elders.

De heer Jan Penris : De schepen die nu worden gebouwd zijn langer en breder, maar niet dieper. Een schip van 10.000 TEU heeft een diepgang van 13,6 meter.

De heer Formisano : Nu varen we met schepen van 6000 TEU. Daarvoor is een diepgang van 12, 13 meter nodig. Voor schepen van 8000 TEU is 14,15 meter nodig. Voor schepen van 20.000 ton zal nog een extra aanpassing moeten gebeuren. Het is moeilijk die nu in te schatten. Als we ze binnen pakweg 40 jaar nodig hebben, zullen we Antwerpen misschien niet meer kunnen aandoen. Maar laten we eerst naar de korte termijn kijken.

Minister Steve Stevaert : De reders stellen dat ze havens moeten en zullen vinden waar alsmaar grotere schepen terecht kunnen. Maar is er geen veiligheidslimiet op de grootte van schepen ?

Als de schepen zeer groot worden, ontstaat er een soort evenaarsroute rond de wereld en zullen de schepen nog maar zeer weinig havens aandoen, die een soort overslagfunctie zullen hebben. Wat is de rekbaarheid van Antwerpen ? Daar zijn duidelijke randvoorwaarden en die hangen samen met de schitterende haven die Antwerpen is. Wij willen alle voordelen combineren maar dat gaat niet.

Onze haven ligt landinwaarts. Dat is enorm belangrijk. Een container vervoeren van Hongkong naar Antwerpen kost evenveel als die over de weg van Antwerpen naar Hamburg te brengen. Doordat Antwerpen zo schitterend is, heeft het ook beperkingen. Het zou zeer oncorrect zijn het signaal uit te zenden dat in Antwerpen alles mogelijk is maar het zou, tegenover Vlaanderen en België, ook misdadig zijn te stellen dat er voor Antwerpen geen toekomst is en dat we niet kunnen inpikken op de ontwikkelingen die zich wereldwijd voordoen. Laten we kijken hoe ver we kunnen gaan.

We moeten rekening houden met de samenhang met Nederland, met ecologische en veiligheids-overwegingen. De reders vertrekken vanuit een eigen invalshoek. De overheid moet echter afwegingen maken. De wereldeconomie doet het momenteel goed en de kostprijs van een groot schip verschilt niet veel meer dan vroeger met die van een klein schip. We weten echter niet hoe een en ander zal evolueren. De verdere uitbouw van het hinterland van Antwerpen is cruciaal. We moeten bijvoorbeeld ook meer investeren in het spoor. Waar nu nog gerekend wordt met tussenschotten, zal er in de toekomst op basis van een omvattende prijszetting gewerkt worden.

De heer Antonio Formisano : Noord-Europa moet deel uitmaken van de Evenaarsroute. Het verkeer in Noord-Europa is immers gigantisch. Reders kiezen voor een haven omdat ze hen kan bedienen. Niet alleen Antwerpen, maar ook Hamburg en Rotterdam bieden daartoe voldoende mogelijkheden. Geen van deze havens kan alleen het hele wereldvolume behandelen.

Het is inderdaad een voordeel dat Antwerpen landinwaarts gelegen is. De kosten kunnen daarvoor gedrukt worden. De vraag is hoever men wil gaan om een rol te kunnen blijven spelen in de wereldhandel. Om een beslissing te nemen moet rekening gehouden worden met alle elementen.

De heer Eddy Bruyninckx : Het is belangrijk dat in het debat wordt uitgegaan van empirische gegevens. De haven van Antwerpen scoort hoog op het gebied van productiviteit, sociale vrede enzovoort. Deze aspecten maken de haven aantrekkelijk, maar dat is niet voldoende. Zodra de bereikbaarheid een breekpunt bereikt, is het met de haven gedaan. Het is dan ook essentieel dat er op korte termijn een verdieping komt tot 13 meter. Onze klanten willen uiteindelijk een uitdieping tot 14 meter. Over de wijze waarop dat moet gebeuren is discussie mogelijk. Hierover is overleg nodig met Nederland. Tegen 1 juni moet Vlaanderen Nederland

hierover ondervragen. De verdieping tot 13 en 14 meter is geen kwestie van blinde ambitie, maar pure noodzaak. De studie van professor Chris Peeters heeft aangetoond dat we zonder verdere verdieping 25 procent van de potentiële trafiek zullen verliezen. Dat cijfer is een manifeste onderschatting. Zodra het breekpunt wordt bereikt zullen we van de kaart worden geveegd. Als gevolg van de grote consolidatie worden de beslissingen immers genomen door slechts een handvol spelers.

De heer Jim Poon : De havens van Korea en Hongkong kunnen tot 9000 TEU aan. Hongkong bouwt een nieuwe terminal die tegen 2004 klaar moet zijn. De vaargeul wordt tot 14,5 meter uitgebaggerd.

Het handelsverkeer tussen Europa en Azië hinkt achterop om verschillende redenen. Een belangrijke reden is dat alle nieuwe schepen een capaciteit hebben van meer dan 5000 TEU. Ze hebben nood aan een diepgang van 14,5 meter en meer. De trafiek tussen Azië en Europa neemt toe, maar dat geldt ook voor de trafiek tussen Azië en de Amerikaanse westkust. Het is belangrijk voor een haven om een signaal uit te zenden dat ze bereid is om schepen te ontvangen op lange termijn.

De heer Leo Delwaide : Het debat was bijzonder interessant. Er werd een duidelijk toekomstbeeld geschetst. Er zullen grotere schepen komen, maar de noodzakelijke diepgang zal niet evenredig toenemen. Een verdieping tot 13 meter (tij-ongebonden) volstaat momenteel. Er moet echter uitgegaan worden van een langetermijnvisie. Als de toekomstplannen van de rederijen waarheid worden, dan is het noodzakelijk om verder te gaan. Dat moet gebeuren in nauwe samenwerking met Nederland en rekening houdend met andere dan zuiver economische factoren. Deze hoorzitting past in het kader van een langetermijnvisie. De Vlaamse overheid moet ook rekening houden met milieu- en veiligheidsfactoren. Het Antwerpse havenbestuur is voorstander van een integraal gezamenlijk beheer van de Westerschelde tussen Vlaamse en Nederlandse ambtenaren. Ik pleit voor een onmiddellijke voorlopige verdieping tot 13 meter : we moeten aan Nederland een signaal geven dat we streven naar een evenwichtige en gematigde oplossing.

De voorzitter : Ik dank de sprekers voor hun bijdrage.

Uiteenzetting door de heer Eugene Van Craeyvelt, directeur-generaal van het havenbedrijf van Gent

De heer Eugene Van Craeyvelt : De definitieve langetermijnvisie op het Schelde-estuarium bevat 4 ontwikkelingsschetsen. We misten een aanbeveling vanuit de studie. Het was waarschijnlijk niet direct de bedoeling maar de beleidsbeslissing op basis van één van die ontwikkelingsschetsen steunt in dat beleid op die 4 schetsen die implicaties hebben op veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid en samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. Het zou interessant zijn voor de havens om te weten te komen van de overheid welke van de 4 beleidsschetsen zou gekozen worden, omdat de havens dan hun commerciële strategie en investeringen kunnen aanpassen. Voor de Havencommissie moeten we bijvoorbeeld steeds een vijfjarenplan opstellen. Dat kan pas gebeuren indien er een bepaalde schets uit de langetermijnvisie gekozen wordt.

De uitgangspunten van de studie zijn achtereenvolgens het fysisch-morfologisch systeem, maximale veiligheid, optimale toegankelijkheid, een gezond ecosysteem en de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. We moeten vanuit de haven van Gent de uitgangspunten herschikken, de maximale toegankelijkheid centraal stellen en zien of dit interacteert met het fysisch en morfologisch systeem en met een nieuwe en aangepaste veiligheid. Hierbij is het woord maximaal, doelbewust vervangen. We moeten de gelegenheid benutten voor een koepelbeheer vanuit één entiteit, bijvoorbeeld een beheersvorm Estuarium Scheldemond. Dat is zeer belangrijk voor de haven van Gent omdat we de enige Vlaamse haven zijn met een zeesluis in Nederland als effectieve toegang. Het zou een grote vooruitgang zijn indien er een koepelbeheer zou voortvloeien en komen uit deze studie voor het vaarbeleid en de veiligheid. Dergelijke beheersvorm zou zeer interessant zijn. Indien de administratie van Water- en Zeewezen en de administratie van Rijkswaterstaat één koepelbeheer zouden vormen zou men immers kunnen komen tot een eenvormig beleid voor de Scheldemond en het Schelde-estuarium.

Wat het morfologische aspect van de studie betreft – dus de fysische toestand met zijn ontwikkeling en beperkingen, bijvoorbeeld vaar- en nevengeulen, ondiepten – zijn er aanzienlijke gevolgen. Wij moeten ons aan grote hoeveelheden baggerspecie verwachten, van 8 tot 10 miljoen kubieke meter. En dat zowel initieel als repetitief, als men het resul-

taat in stand wil houden. De kostprijs van dat alles staat niet in de studie. Toch is die zowel voor de havens als voor de Vlaamse overheid van groot belang.

Iedereen wil veiligheid, maar de vraag blijft of die al dan niet maximaal moet zijn. Een en ander moet ook financieel haalbaar blijven. De primaire genieurs van de veiligheid, de bevolking dus, betalen al mee door de belastingen. Maar er zijn ook secundaire genieurs, bijvoorbeeld de verzekeraars. Het risico op overstromingen en ongevallen verkleint immers. Het blijft een open vraag of die wel betalen voor de deelnamekosten. Moet die denkweg niet overwogen worden ?

De studie spreekt over optimale toegankelijkheid, terwijl wij het liever over maximale toegankelijkheid hebben. In dit verband is het kostenaspect van groot belang, maar dat blijft onduidelijk voor de laatste ontwikkelingsschets (D). De toegankelijkheid heeft nochtans een economische opbrengst en een terugverdieneffect. Wij hopen dat de balans van beide de langetermijnvisie in de richting van de optie van maximale toegankelijkheid zal sturen.

Het streven naar een gezond en dynamisch ecosysteem vormt een probleem in de studie. Het milieu houdt immers niet op daar waar geografische lijnen worden getrokken. Het ecosysteem overschrijdt de grenzen van het Schelde-estuarium. Het Scheldebekken bevat immers niet alleen Scheldewater. Zo komt bijvoorbeeld het Brusselse afvalwater uiteindelijk al lang ongezuiverd in het estuarium terecht.

Dit is wellicht de laatste kans op een vergroting van de diepgang en een verbetering van de toegankelijkheid. De studie geeft aan dat er grenzen zijn aan het haalbare. Daarom pleiten wij voor een maximale invulling van dit laatste project. Geeft men daaraan gehoor, dan komt er welvaartsgroei in de hele Schelderegio en tevens een efficiënte spreiding en vermindering van de milieubelasting. Doet men dat niet, dan volgen stagnatie en achteruitgang, subregionale naijver, een onharmonieus streefbeeld, niet-optimaal gebruikte middelen en een grotere milieubelasting.

In het streefbeeld 2030 wordt de kanaalzone Gent-Terneuzen, die beperkt is door sluizen, gezien als een overslagzone met grote plaatselijke toegevoegde waarde en nichetrafieken. Dat vinden wij een te beperkende kijk. Wij wensen meer duidelijkheid over de mogelijkheid van de gewenste grotere zeesluis in Terneuzen en hebben ook vragen bij de geografische afbakening. Op de ene bladzijde gaat de

studie tot Gent en op de andere niet verder dan de sluizen.

Vandaag zijn Gent en Terneuzen volwaardige havens. Gent heeft thans een diepgang van 11,9 meter op zeewater en Antwerpen een van 12 meter. Zij moeten minimaal dezelfde volwaardigheid behouden. Dat is van belang voor beide havens. Het komt er ons inziens op aan door de bouw van een nieuwe zeesluis, de aanpassing van het kanaal en de mobiliteit rond Gent, ervoor te zorgen dat de toegankelijkheid van alle havens gelijk is. Men kan dan immers overgaan tot een efficiëntere taakverdeling en zo de milieubelasting verminderen. De economische en havenactiviteit moet behouden en versterkt worden, terwijl zij ook moet kunnen ontwikkelen en groeien. Men schept dan welvaart voor Gent en voor zijn hinterland. Tevens komt men tot een betere mobiliteitsspreiding en vermijdt men een toestand als die rond Rotterdam, met een aaneenschakeling van files. Als men integendeel streeft naar de totstandkoming van één grote superhaven, zal het milieu daar slechter af zijn. Die ontwikkeling is niet ondenkbaar, maar niet wenselijk.

Uiteenzetting door de heer Willy Winkelmans, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie (VHC)

De heer Willy Winkelmans : Als u mij toelaat mijn mening te kennen te geven vanuit meerdere invalshoeken, namelijk enerzijds als voorzitter van de VHC, en anderzijds als transporteconoom, dan kan ik drie verschillende aspecten belichten. Eerst en vooral verduidelijk ik het standpunt van de VHC over de langetermijnvisie Schelde-estuarium, daarna geef ik enkele bedenkingen over de containerontwikkeling. En ten slotte geef ik nog enkele persoonlijke transport-economische beschouwingen over de maritieme toegankelijkheid. Het is mij bekend dat het rapport over de langetermijnvisie Schelde-estuarium verschillende aspecten onderzoekt, met name de morfologische, de veiligheid, de toegankelijkheid en de natuurlijkheid. Als econoom zal ik mij hoofdzakelijk beperken tot de kwestie van de toegankelijkheid.

Over het standpunt van de VHC over de langetermijnvisie, verdieping en maritieme toegankelijkheid kan ik kort en bondig zijn. De VHC is nooit uitdrukkelijk betrokken geweest bij de discussies over de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. De Havencommissie heeft er bijgevolg nooit een standpunt over ingenomen. Ook over het vorige verdiepingsprogramma, het zogenaamde

48/43/38-programma uitgevoerd tussen 1995 en 2000 in opvolging van het zogenaamde 50/48/43/(34)-programma uit de jaren 1970 – 1980, is de Havencommissie niet gevraagd een advies uit te brengen.

De enige uitspraak vanwege de VHC die min of meer relevant is in dit kader staat in een advies over het meerjarenprogramma voor de Vlaamse havens uit 1993. Daarin werd gesteld dat over het verdiepingsprogramma 48/43/38 geen inhoudelijk advies meer moest uitgebracht worden door de Havencommissie. De uitvoering ervan werd toen als verworven beschouwd en enkel afhankelijk gemaakt van de onderhandelingen met Nederland. Het accent wordt steeds gelegd op de diepgang ; terwijl getij-onafhankelijkheid het belangrijkste aspect vormt. Vandaag is het voor Antwerpen niet langer meer verstandig te focussen op de maximale diepgang. De Havencommissie bleek toen wel impliciet voorstander van de verdere verdieping, getuige de volgende passage uit het advies. Ik citeer : zonder verbetering van een maritieme toegankelijkheid die tegemoet komt aan de tendens naar meer diepstekende containerschepen, wordt deze optie gehypothekeerd.

Als u mij nu vraagt een voorzichtige inschatting te maken van een mogelijk actueel standpunt van de VHC in verband met verdere verdieping van de Schelde, dan denk ik te mogen stellen, dat de Havencommissie voorstander is van verdere afstemming van de maritieme toegankelijkheid van de Schelde in lijn met de toekomstverwachtingen voor het containerverkeer.

Met andere woorden, het scenario uit de langetermijnvisie waarin helemaal niets meer wordt gedaan voor de toegankelijkheid van de Schelde, zou zij zeker verwerpen. Welk van de andere scenario's te verkiezen is boven dat nulscenario, daarop kan ik als voorzitter van de Havencommissie momenteel geen conclusief antwoord geven. Als transportecoonoom eigenlijk ook niet, althans niet naar behoren, enerzijds omdat ik het dossier niet van nabij heb kunnen volgen en anderzijds omdat ik nog niet de gelegenheid had de bestaande cd-rom, die een triple A waard is, in te studeren.

Als u mij vervolgens vraagt of de VHC alsnog moet betrokken worden bij de discussie, dan is mijn antwoord daarop zonder aarzeling : neen. Eerst en vooral is de langetermijnvisie Schelde-estuarium onderdeel van een delicaat proces. Als wij op dit moment nog zouden worden ingeschakeld, dan is de kans groot dat wij het besluitvormingsproces vertragen. Dat kan niet de bedoeling

zijn. Bovendien heb ik de indruk dat er technisch en beleidsmatig gezien zeer goed werk is geleverd : de scenario's zijn uitgebalanceerd en het opgestelde document biedt een goede basis voor verdere politieke en diplomatieke discussies. Technisch en inhoudelijk gezien zou de VHC er niet zoveel meer kunnen aan toe voegen. Bovendien biedt het politieke proces, waarvan deze hoorzitting een onderdeel vormt, aan de verschillende partijen in het havenlandschap nog de gelegenheid om hun inzichten kenbaar te maken. Een studie bureau organiseert inderdaad bij enkele belangrijke actoren uit de havenmiddens een bevraging over de noodzaak en nuttigheid van de langetermijnvisie. Ook dit zal belangrijk zijn.

De VHC had formeel bij het proces betrokken moeten worden. Tot nu toe heeft de VHC immers in een groot aantal havendossiers een belangrijke inhoudelijke bijdrage kunnen leveren. Moeilijke discussies zijn daarbij niet uit de weg gegaan. Dat we in de langetermijnvisie Schelde-estuarium niet betrokken zijn geweest, is een gemiste kans, zowel voor ons als Havencommissie als voor het havenbeleid.

Alhoewel de Havencommissie in haar adviezen tot nu toe feitelijk geen uitspraken heeft gedaan die rechtstreeks relevant zijn voor de langetermijnvisie Schelde-estuarium, is het nuttig te weten dat de Vlaamse Havencommissie dankzij haar studie en informatieve functie meer dan één document heeft voortgebracht, dat relevant is in het kader van de maritieme toegankelijkheid. Zulks is in het bijzonder het geval met de rapporten inzake strategische marktontwikkelingen in de maritieme sector. Het laatste rapport bijvoorbeeld, is volledig toegespitst op de ontwikkelingen in de containersector en gaat onrechtstreeks in op de problematiek van de maritieme toegankelijkheid. Niet alleen als voorzitter van de VHC, maar ook als wetenschapper, sta ik volledig achter dit rapport.

De belangrijkste conclusies uit het rapport 'Ontwikkelingen in de containervaart : kansen of bedreigingen voor de Vlaamse Havens ?' van oktober 2000, komen hierop neer. De containermarkt is nog volop in een groeifase, alhoewel er enige vertraging op te merken valt in de Le Havre – Hamburg-range in vergelijking tot de Middellandse Zee-range. Er is geen reden om te verwachten dat de Vlaamse havens hierin een minder belangrijke rol zouden gaan spelen. De Middellandse Zee-range groeit nog sneller dan wij. Ze kunnen zeer grote schepen bedienen.

De toenemende concentratie in de lijnvaart door allianties en fusies, vergroot aanzienlijk de marktkracht van de reders. Tussen 1994 en 1998 merken we hoe gestreefd wordt naar allianties op wereldschaal. Het aantal spelers daalt van dertien naar zeven. Voordien sloot men allianties per trade. De schaalvergroting in de containerlijnvaart is nog volop bezig. Dat betekent niet noodzakelijk dat de megacontainerschepen in sommige van onze havens zullen blijven aanmeren. Men probeert de toename van de diepgang te beperken door met de breedte en de lengte te spelen.

Tegelijkertijd blijkt de schaalvergroting naar megacontainerschepen, hoewel technisch perfect haalbaar, echter gepaard te gaan met economische schaalnadelen, die te maken hebben met de huidige toestand in meerdere havens en de groeiende beperkingen op gebied van achterlandvervoer. In de mate dat er meer megacontainerschepen in de vaart komen, zullen meerdere containerhavens uitrustings- en toegankelijkheidsbeperkingen ondergaan. De Vlaamse havens vormen daar zeker geen uitzondering op.

Indien de containerschepen binnenkort tot 10.000 TEU zullen vervoeren, zullen de scheepsroutes wellicht ook wijzigen. Dat is een belangrijk feit waar we zeker rekening mee moeten houden wanneer we een langetermijnvisie ontwikkelen. Omdat deze grote containerschepen op de equatorial-round-the-world-lijnen zullen varen, is het transporteconomisch gezien verkeerd om Zeebrugge niet als een Scheldemondhaven te beschouwen. In een globale context verliest de potentiële corridor Antwerpen-Gent-Terneuzen-Vlissingen zonder Zeebrugge aan belang.

Grote rederijen vestigen zich nog altijd in onze containerhavens. Is er een mooier bewijs dat onze havens wel degelijk voorbereid zijn op de toekomstige veranderingen? De Vlaamse goederenbehandelaars liggen doorgaans goed in de markt. Grote rederijen gokken niet en kiezen op basis van degelijk onderzoek. De haven van Antwerpen dreigt tijd te verliezen door het stilleggen van de werken aan het Deurganckdok.

Uit de cijfers die ik tussen 1959 en 1984 scrupuleus heb verzameld, blijkt een duidelijke correlatie tussen maritieme toegankelijkheid – lees: diepgang – en het trafieksucces van een haven, ook al is dat geen voldoende argument om blindelings voor verdieping te pleiten. Deze correlatie geeft ons immers geen idee van de kostenefficiëntie. Voldoende diepgang is noodzakelijk, maar garandeert niets. De belangrijkste vraag blijft immers hoe de zee-

handel verder zal evolueren en hoe de grote spelers reageren op die evoluties. De transportketen wordt in de eerste plaats bepaald door de grote industriële producenten of transportgroepen en niet door havens en de goederenbehandelaars. Veel rederijen maken deel uit van een grote industriële groep. Zij bepalen de aanloophavens mede op basis van diepgang en voor zover ze er niet voor moeten betalen. In een artikel uit Worldport van 1984 vraagt een redacteur zich af of de Verenigde Staten nood hebben aan diepwaterhavens. De auteur kwam tot de conclusie dat de Verenigde Staten nood heeft aan vijf havens voor schepen met een diepgang tot 18 meter. Die havens werden gesitueerd op die plaatsen van waaruit ze het economische belang van de hele natie zouden kunnen dienen. Precies daarom moest de verdieping betaald worden door alle inwoners van de Verenigde Staten. Vooral dat laatste is relevant: we moeten een beslissing nemen in functie van de hele maatschappij.

In de jaren zeventig verwachtte men schepen tot 1.000.000 ton, terwijl een tanker van 400.000 ton ondertussen een grote uitzondering is geworden. We weten eigenlijk nog niet welke de optimale grootte zal worden voor containerschepen. We hoeven wellicht geen trendbreuk te verwachten voor 2010. Het valt steeds moeilijk te voorspellen hoe de containervaart zal evolueren zo lang er geen oplossing wordt gevonden voor de toenemende congestie in het achterlandvervoer. Het zou naïef zijn te denken dat de container het einde van het verhaal is.

Om tegemoet te kunnen komen aan de huidige ontwikkeling van de containervaart kan Antwerpen elke voet diepgang letterlijk goed gebruiken. Niet meer verdiepen zou alleszins tot een suboptimale uitgangspositie leiden. Scenario A dreigt in die zin als een negatief toekomstsignaal geïnterpreteerd worden. Dat kan vergaande en negatieve gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling van die Vlaamse groeipool. Daarmee is echter niet gezegd dat er een onmiddellijke en maximale verdieping moet komen. De weg van de geleidelijkheid – wat in dit geval helemaal niet mag neerkomen op de weg van de traagheid – zal ons behoeden van onherstelbare fouten, en dat zowel in economisch, ecologisch als milieutechnisch opzicht. Als het handhaven van de welvaartspositie van de Vlaamse havens, in het bijzonder van Antwerpen, het uitgangspunt van het beleid is, dan moet men uitgaan van het gehele bereikbaarheidsprofiel, dat is inclusief de achterlandverbindingen. Havens moeten dus bereikbaar zijn maar tegelijkertijd moet men beseffen dat ze determinerend zijn ten opzichte

van de lokale mobiliteit, waardoor zowel micro- als macro-economisch een coherent investeringsbeleid moet gevoerd worden.

Het is de hoogste tijd voor een geïntegreerde langetermijnvisie, maar men moet beseffen dat men daarmee niet alles afdekt. Ik heb zelf in het begin van het bestaan van de Vlaamse Havencommissie gepleit voor de ontwikkeling van een langetermijnstrategie voor de havenplanning. Als men een langetermijnvisie wil waarin de maritieme toegankelijkheid een rol speelt, moeten ook de havens strategische plannen opmaken over wat ze willen zijn in 2020. Dat is nog altijd niet gebeurd. Uiteindelijk is niet diepgang of natuurlijkheid of veiligheid aan de orde, maar het betaalbaar en duurzaam samengaan van al die facetten van het socio-economische leven.

Uiteenzetting door de heer Robert Restiau, AGHA

De heer Robert Restiau, AGHA : Vlaanderen is geen rijk land. We hebben geen natuurlijke rijkdommen maar wel twee economische troeven, namelijk de kwaliteit van de arbeid en de geografische positie in het hart van Europa. Bovendien beschikken we over 4 zeehavens : 1 absolute Europese en wereldhaven (Antwerpen), 2 middelgrote Europese havens (Gent en Zeebrugge) en 1 kleine kusthaven (Oostende).

Het vrijwaren van het economische belang van de zeehavens is van doorslaggevend belang. Om de grote economische voordelen (van jobs, investeringen, enzovoort) te bewaren moeten we de havens zeer goed verzorgen. We moeten minstens de concurrentiepositie vrijwaren, zo niet proberen te verbeteren. De Vlaamse havens liggen in het midden van de grootste havens ter wereld (onder meer Hamburg en Rotterdam) die op een zeer beperkte afstand liggen en een zeer hevige concurrentiestrijd met elkaar voeren. De competitieve positie van de Antwerpse haven laat toe dat het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre-range gestegen is van 13 procent in de jaren '80 tot bijna 21 procent. Daarom is het behoud van de competitieve positie van doorslaggevend belang. De concurrentiepositie van een haven is een vrij genuanceerd begrip waar tal van factoren komen bij kijken. Absoluut essentieel is de bereikbaarheid. Als een haven niet prima bereikbaar is, kan men niet spreken over een haven met Europese klasse. Dat betekent dat een haven in staat moet zijn om alle schepen te ontvangen die hem kunnen bedienen ; momenteel zijn dat vooral containerschepen. De markt voor die laatste neemt

enorm toe. In het begin van de jaren '70 waren er 15 zogenaamde pionierschepen van 3000 TEU in de vaart ; thans zijn er daarvan nog 4 in de vaart. In januari 2001 waren er 35 schepen van 6000 TEU en meer in de vaart en 70 in de bouw. Alle grote containeroperatoren hebben schepen van meer dan 6000 tot 7000 TEU in de vaart, in de bouw of in opdracht gegeven. In totaal gaat het om 67 schepen. Die tonnenmaat is de nieuwe norm geworden. Een wereldhaven moet schepen van die omvang aankunnen. De Vlaamse havens ontvangen al schepen van meer dan 6000 TEU, maar ze kunnen dat niet de klok rond waardoor ze geen valabel aanbod hebben. Schepen zijn gebonden aan strakke tijdschema's, daarom is het noodzakelijk dat Antwerpen toegankelijk is. Dat veronderstelt een diepgang van 13 tot 14 meter onafhankelijk van het getij.

De conclusie is dat de Schelde op een zo kort mogelijke tijd een van het getij-ongebonden diepgang van 13 meter moet krijgen om de Antwerpse haven op dezelfde voet te plaatsen als Vlissingen, Hamburg en Zeebrugge. Als dat niet gebeurt, bestaat het risico dat de positie van Antwerpen als Europese tophaven verloren gaat. Voorts moet in het kader van een Vlaamse havenstrategie het 55-voetprogramma ten aanzien van Zeebrugge tegelijkertijd worden uitgevoerd zodat schepen die dieper gaan dan 13 meter een Vlaamse haven kunnen aanlopen.

Op basis van de voortschrijdende inzichten in de evolutie van het estuarium worden op middenlange termijn stapsgewijs besluiten genomen over een mogelijke verdere verbetering van de maritieme toegankelijkheid van Antwerpen, rekening houdend met veiligheid, de natuur, en duurzame ontwikkeling.

Vragenronde

De heer Jan Penris : Zowel de beroepsorganisaties als de havenschepen van Antwerpen nemen een zeer gematigd standpunt in en zijn tevreden met een diepgang van 13 meter. Nochtans zeiden de rederijen deze morgen dat voor de schepen, die in de vaart zijn en zullen komen, 13 meter onvoldoende is. Ik vraag me dan ook af of de heer Restiau namens alle leden van AGHA spreekt. Zij vertegenwoordigen immers ook de Antwerpse Scheepvaartvereniging en de Belgische Redervereniging. Is hierover gedebatteerd binnen de vereniging ? Wordt het standpunt van de heer Restiau gesteund door de volledige Antwerpse havengemeenschap, ook door diegenen die de belangen van de eigenaars van de schepen moeten verdedigen ?

De heer Ludwig Caluwé : Hoe zal volgens de sprekers het gemeenschappelijk beheer georganiseerd moeten worden ? De vertegenwoordiger van Gent spreekt in dit verband van de BES. Hoe zal dat juridisch verankerd worden ? Wat zullen de bevoegdheden zijn ?

De heer Robert Voorhamme : Praat men over het 55-voetprogramma in het kader van de langetermijnvisie of niet ?

De klemtoon ligt op de ontwikkeling van de havens in functie van het transport over zee. Bij de ontwikkeling van het vrachtvervoer per container en de ontwikkeling van de Vlaamse havens beginnen zich beperkingen af te tekenen die te maken hebben met de landpoot : onder meer de grootte van de terminals en het vervoer naar het hinterland.

Het rapport van de Havencommissie is interessant maar besteedt hier relatief weinig aandacht aan. Ik heb de indruk dat er een economisch onevenwicht is waarbij de rederijen een te sterke positie innemen. Zijn hier evoluties te verwachten ? Ik kan mij voorstellen dat het concept van de eenheidsladingen ook een structurele hervorming van de organisatie op het land tot gevolg moet hebben.

De heer Jul Van Aperen : Een deel van de infrastructuur in Zeebrugge wordt niet of nauwelijks gebruikt. Wat zijn de redenen hiervoor ? Is het niet beter om de bestaande infrastructuur optimaal te benutten ?

De voorzitter : De efficiëntieratio van de haven van Antwerpen is zeer hoog, niet alleen in vergelijking met de havens in België maar ook met de Hamburg-Le Havre-range. Wil de havengemeenschap een geïntegreerd havenbeleid ? Wat kunnen we verwachten in de toekomst ? Ik hoop dat de vertegenwoordiger van de haven van Zeebrugge deze vraag ook kan overmaken aan diegene die volgende week een toelichting zal geven.

De heer Eugeen Van Craeyvelt : Wat betreft het gemeenschappelijk beheer van de waterwegen, heeft Gent nadrukkelijk te maken met Nederland. We moeten deze gelegenheid aangrijpen om het geïntegreerd havenbeleid gestalte te geven. Het is een rode draad door alle ontwikkelingsschetsen. Volgens ons moet er een gezamenlijk beheer komen van het volledige estuarium. Ik zou hierbij willen verwijzen naar het gezamenlijk beheer van de vervoersmodi van de Rijn door Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, Nederland.

Het beleid van Rijkswaterstaat voor het toelaten van schepen – de voorwaarden wat betreft lengte, diepte en windgevoeligheid – tot de haven van Gent, verschilt van het beleid van AWZ, met als resultaat dat de haven van Gent nadeel ondervindt. Hetzelfde geldt voor Antwerpen. De havenmeester in Vlissingen beslist over het opvaren tot de haven van Antwerpen. Indien men in de langetermijnvisie voor een volledig estuarium tot een goede samenwerking wil komen, dan is een logisch gevolg dat Vlaanderen en Nederland een deel van hun bevoegdheden afstaan aan een supraregionaal orgaan dat de waterweg beheert. Hierdoor kunnen voor de volledige waterweg uniforme regels gelden. Zowel Rijkswaterstaat als AWZ zullen een deel van hun bevoegdheden moeten afstaan. In het kader van goede nabuurschap, en indien we een akkoord bereiken over een langetermijnvisie, moeten we de gelegenheid aangrijpen om tot zo een gemeenschappelijk beheer te komen.

De heer Eddy Bruyninckx : In juli 1999 was er een gemeenschappelijke verklaring van de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens hierover. In de langetermijnvisie is enkel sprake over een gezamenlijk beheer in ontwikkelingsschetsen C en D, maar niet in A of B. Ik zie de logica hiervan niet in. Dit is een kwaliteitsvereiste : we moeten tot een integraal gemeenschappelijk vaarwegbeheer komen, met een volwaardige participatie van de havenbesturen.

De voorbije twee jaar hebben we een veel grotere betrokkenheid in de voorbereidingen van de ontmoetingen met Nederland kunnen organiseren. Dat is een stap in de goede richting. We hebben in het memorandum echter voor een volwaardige directe betrokkenheid gepleit. Ik zie niet in waarom men dat moet differentiëren in functie van de ontwikkelingsschetsen. Dit is een nautisch en fysisch ideaalbeeld.

De heer Ludwig Caluwé : Hebben de Rijnsoeverstaten daar een orgaan voor gecreëerd dat zelfstandig beslist ?

De heer Leo Delwaide : Dit is inderdaad een volledig supranationaal orgaan ; het is opgericht bij het Verdrag van Wenen van 1815. Het pleidooi van de directeur-generaal van de haven van Gent draagt onze volledige goedkeuring weg.

De heer Robert Restiau : Op de vraag van de heer Penris, kan ik bevestigen dat ons standpunt dat van de volledige raad van bestuur van AGHA is, het is gedragen door alle geledingen van de privé-sector. We hebben altijd een gematigd standpunt ingenomen : het georganiseerde bedrijfsleven heeft een

maatschappelijk-ecologische visie in zijn denken geïntegreerd. We beseffen immers dat er naast economische behoeften ook behoeften zijn op het vlak van veiligheid en milieuvriendelijkheid.

De heer Leo Delwaide : Volgens de heer Penris zou vanmorgen gebleken zijn dat de rederijen het niet met dit standpunt eens zijn. Dat is niet zo : voor de heer Formisano volstaat een diepte van 13 meter en dat zal nog jaren zo blijven.

De heer Eddy Bruyninckx : De langetermijnvisie, het standpunt over de verdieping en het pleidooi voor 55 voet zijn gekenmerkt door datzelfde pragmatisme. Dat moet er ons toch niet van weerhouden om voor de relatief bescheiden kostprijs van 450 miljoen frank, de tij-ongebonden diepgang van 14 meter naar Zeebrugge onmiddellijk te realiseren. We hebben de relatie gelegd tussen de schepen die zich aandienen en het effectief gebruik dat er (maar) van gemaakt wordt. Hoewel de haven van Antwerpen vanuit strikt redersstandpunt nautisch niet ideaal is, vinden ze er de massale vracht die ze zoeken. Of dat zwaarder doorweegt, zal de toekomst uitwijzen. De behandelingscapaciteit is geen probleem maar we zouden een strategische fout begaan door niet het aanbod te verlenen. Dit kan de ideale aanzet zijn om het gemeenschappelijke beheer meer vorm te geven. We zullen effectief ook de markt moeten ondergaan maar het aanbieden van infrastructuur is op zich niet voldoende.

De heer Robert Restiau : Er is ruimte om de capaciteit van Zeebrugge te optimaliseren. Een strategie waarin Antwerpen onbepaald bereikbaar is voor 13 meter-schepen en Zeebrugge voor 14 meter-schepen kan de aanzet zijn tot een zeer valabele en succesvolle Vlaamse havenstrategie.

De heer Jul Van Aperen : De verdieping van Zeebrugge kan inderdaad op vrij korte termijn gerealiseerd worden. Maar het hinterland is niet goed ontsloten, noch via het spoor, noch via de weg, noch via een waterweg. Het zal toch een aantal jaren duren eer men een infrastructuur heeft uitgebouwd die de bereikbaarheid garandeert. Zonder deze ontsluiting heeft het geen zin dat grote schepen Zeebrugge aandoen.

Minister Steve Stevaert : De snelste manier om iets te bereiken is door ons in te schrijven in een langetermijnvisie. De lat kan altijd hoger gelegd worden naargelang de rekbaarheid van de infrastructuur. Als we nu de lat te hoog leggen, plaatsen we de zaak op de Griekse kalender.

De heer Jan Penris : Iedereen heeft zijn eigen onderhandelingsstrategie. Als we met Nederland onderhandelen, leggen we de lat vaak laag en boeken we geen resultaten. Ik meen dat we veel moeten vragen om weinig te krijgen.

De heer Ludwig Caluwé : Essentieel is dat men een soepel beheersgegeven heeft waarin men, na 13 meter, voet per voet verder kan gaan.

De voorzitter : Dat heb ik voor negentig procent van de tussenkomsten zo begrepen.

De heer Willy Winkelmans : Een langetermijnvisie heeft geen zin als men niet strategisch tewerk gaat. Strategie betekent zoeken naar opportuniteiten die vandaag nog niet voor de hand liggen. Maar zelfs als men strategisch denkt, moet men op korte termijn nog kort op de bal spelen : de spelers in de wereld wachten heus niet op wat wij hier aan het doen zijn.

Dertien meter is haalbaar, 55 voet is evident een element van de Scheldeverdieping eens men verdiept tot 14 meter. De grootste kost van een grotere toegankelijkheid van Antwerpen ligt precies ter hoogte van Zeebrugge. Op korte termijn is dat een alternatief. Niet alles heeft overigens een achterlandverbinding nodig. Er is nu eenmaal transshipment. Dat is een zegen voor bepaalde gebieden. De megacontainerkaaien naar Antwerpen brengen met het oog op transshipment, zou een ramp kunnen zijn vanuit een ander standpunt. Maar als we in Europees verband een rol zouden kunnen spelen op het vlak van transshipment, moeten we dat niet nalaten. Die rol zal dan echter niet weggelegd zijn voor Antwerpen, maar wel voor Zeebrugge.

Minister Steve Stevaert : Als we de langetermijnvisie verlaten, gaan we naar een conflictmodel. Dan komen we in een juridische situatie en worden er buitenlanders bijgeroepen.

De heer Jan Penris : Een van de mogelijkheden is een maximale oplossing : een diepte van 14 meter. Ik vraag niets buiten de langetermijnvisie.

De heer Eugène Van Craeyvelt : De mobiliteit van de havengebruikers kan worden verzekerd door de havenactiviteiten te spreiden over Vlaanderen, en de haven van Gent beter toegankelijk te maken. Deze mobiliteit is essentieel voor de reders. De fysieke distributie van de goederen moet gegarandeerd worden. Daarom is een aangepaste spoorontsluiting zeer belangrijk. In Gent heeft het vrachtwagenvervoer een ondergeschikte rol. We mogen in Antwerpen geen verkeersinfarct creëren

door de verdieping van de Schelde. De sluiting van de Ring is essentieel. We hebben er echter geen idee van hoe het vrachtverkeer zich op lange termijn zal ontwikkelen. Ik herinner me nog dat de Ring rond Antwerpen ooit grootheidswaanzin werd genoemd. We moeten ook rekening houden met de komende generaties. Ik pleit voor een spreiding tussen de Vlaamse havens, zodat de mobiliteit vanuit verschillende assen gegarandeerd blijft.

De heer Robert Voorhamme : De omvang van de schepen is toegenomen : er is meer vaarruimte, maar ook meer terminalruimte nodig. Er moet echter rekening gehouden worden met grenzen : grote schepen ontvangen en snel lossen en laden moet mogelijk blijven.

Transshipment is niet altijd nastrevenswaardig. Het brengt hoge maatschappelijke kosten met zich mee. De ruimte is immers beperkt. De toegevoegde waarde van transshipment is daarentegen vrij gering. De toegevoegde waarde wordt niet gecreëerd bij het overladen van het ene schip op het andere, maar wel bij de overdracht van zee naar land. Het belang van transshipment moet dan ook worden gerelativeerd.

De heer Jul Van Aperen : Het is belangrijk om rekening te houden met de haven van Vlissingen. Er moet vertrokken worden van een Vlaams-Zeeuwse havengemeenschap. De trafiek over zee kan ingedeeld worden als volgt : containertrafiek, bulktrafiek, conventionele trafiek, roro-deepsea-trafiek en roro-shortsea-trafiek. Is het mogelijk om deze trafiek te verdelen over de verschillende havens ?

De heer Eddy Bruyninckx : Zeebrugge heeft zich vanuit haar geografische positie als kanaalhaven ontwikkeld van roro-shortsea- tot roro-deepseahaven. De haven van Antwerpen heeft om die reden bepaalde vrachten verloren. Het gaat om een natuurlijke evolutie. De rederij Evergreen heeft bijvoorbeeld, ondanks de schaalvoordelen in Antwerpen, diensten overgebracht naar Zeebrugge. Ik geloof niet in de maakbaarheid van een taakverdeling. De markt regelt zichzelf. Dat is een goede zaak. Als we Zeebrugge niet zouden hebben, dan zou Evergreen naar Rotterdam verhuizen. We moeten ons ervoor hoeden om artificiële specialiteiten op te leggen.

De heer Eugene Van Craeyvelt : We kunnen zoveel termijnvisies ontwikkelen als we willen ; uiteindelijk beslist de markt. De buitenlandse klant wil zelf de haven kiezen. Vlaanderen en het gemeenschappelijk bestuur van het Schelde-estuarium mogen

zich niet dirigistisch opstellen. Het beleid moet ervoor zorgen dat de markt kan spelen. Op deze manier kan het meeste voordeel gehaald worden uit de verdieping van de Schelde.

De heer Willy Winkelmans : Dé markt bestaat niet. Er bestaan verschillende markten. De markt mag niet als een soort deus ex machina worden beschouwd. De visie op de complementariteit van de Vlaamse havens is niet nieuw. Vlaanderen mag uiteraard geen arbitraire taakverdeling opleggen, tegen de markt in. Het zou ideaal zijn om alle havens volledig uit te bouwen met onder meer een maximale diepgang. Dat zou echter bijzonder veel geld kosten. Het is noodzakelijk om te komen tot diversificatie op basis van de marktverhoudingen en potentialiteiten. Het beleid kan een belangrijke ondersteunende functie vervullen.

De heer Voorhamme verwees naar de transshipment. Ik wil vooral de nadruk leggen op het belang van “transito” : ongeveer 50 procent van de goederen in Vlaanderen is van vreemde oorsprong. Vlaanderen verdient enorm veel aan deze “transito”. In dit kader is de uitbouw van de maritieme toegankelijkheid en bereikbaarheid over land en zee zeer belangrijk.

De heer Leo Delwaide : Ik wilde even reageren op het antwoord van professor Winkelmans op de vraag van de heer Voorhamme. Het transshipment mogen we niet zo maar wegwuiven. Er is een toegevoegde waarde van 7000 frank per container die we overslaan. Dit is een heel mooi bedrag. Zo minachtend kijken we er dus ook niet naar.

Mijn tweede opmerking betreft de diversificatie. Het is de taak van deze commissie en de minister om te weten hoe we aan Vlaanderen het meeste kansen kunnen geven. Ook wij zorgen ervoor dat we aan Vlaanderen het meeste troeven geven. Indien we de haven van Zeebrugge door de investering van een half miljard frank toegankelijker zouden maken tot 55 voet, beschikken we over een “majeure” troef voor Vlaanderen. Natuurlijk kan men, zoals de heer Van Aperen zeggen, dat er misschien nog wat haperingen zijn. Maar op een dergelijke manier zouden we toch de troef hebben dat grote zeeschepen een alternatief hebben aan de Vlaamse kust. Het zou een mooi beleid zijn om aan de havens die mogelijkheden te bieden. Zo bieden we verschillende voordelen aan de markt. Dit moeten we centraal stellen. Wij moeten aan de markt de maximale mogelijkheden bieden. Het is dan ook een zeer constructief voorstel van de heren Bruyninckx en Restiau. In de langetermijnvisie van de minister komen we tot een verantwoord beleid dat

ons ook ten opzichte van Nederland in een goede positie zou zetten. Mocht Nederland zich dan stug blijven opstellen en oog of oor hebben voor onze toegeeflijkheid dan hebben we in allerlaatste instantie, op juridisch vlak, een zeer sterke poot om op te staan. Over dit laatste moeten we nu echter nog niet spreken in deze debatten. We hebben immers de hoop en de verwachting dat we met Nederland wel tot een goed akkoord zullen komen.

De heer Eddy Bruyninckx : Ik wilde relativiseren. We werkten ons allemaal op als internationale havens, wat we ook zijn. Het grootste deel van de vracht en cargo komt echter van heel dicht bij huis, van bij de consumptie- en productiecentra. We hebben eens berekend dat al hetgeen dat bij ons per vrachtwagen aangevoerd wordt, gemiddeld van een afstand van 69 kilometer komt. Dit is ecologisch gezien een goede zaak in het kader van de mobiliteit. De minister maakte deze morgen een vergelijking tussen land- en het zeetraject. Als men van de 69 kilometer naar een andere haven moet doorrijden, is dat zeer veel. Als men over een hele lange afstand moet rijden, dan is 50 kilometer niet veel om te rijden tussen verschillende havens. Als de afstand tot de haven echter 69 kilometer is en er zou dan nog 100 kilometer bijkomen, dan scheelt dat wel een serieuze slok op de borrel en is dit zeer negatief voor de mobiliteit. De transitgegevens moeten dus gerelativeerd worden.

De heer Robert Restiau : Het transshipment mag niet onderschat worden. Een container komt op een kaai, blijft er even in stock en wordt dan overgeladen op een ander schip. De overslagactiviteiten in de haven zijn dus goed vergelijkbaar met diegene die nodig zijn wanneer het gaat om een container die moet overgeslagen worden op een trein of een vrachtwagen. De verschillen zijn dus duidelijk niet zo groot. Klanten hebben niet enkel een transshipmentcontainer. Als men klanten aantrekt, dan zijn er dus transshipments bij. Er zijn dus verschillende elementen.

Een andere opmerking van de heer Voorhamme betrof de grootte van de schepen. Ik heb er voor gepleit om de haven, zonder beperkingen, toegankelijk te maken voor de standaardschepen van 6000 tot 7000 ton. De problemen zullen zich dus stellen met schepen van 10.000 tot 12.000 ton. Voor dergelijke schepen moeten we naar de havens van de Middellandse Zee gaan. Daar slaat men de vracht dan over op schepen van 6000 TEU, die dan toch naar Antwerpen komen. Dit maakt dus geen verschil uit. Dergelijke schepen, zeker met de ruimteproductiviteit, die 2 tot 3 keer hoger ligt, op de nieuwe terminals van het Deurganckdok, kunnen

we zo aan. Dit is dus weer eens een reden om het Deurganckdok niet uit te stellen.

Wat de markt betreft moet het doel van het Vlaamse beleid zijn om alle nationale troeven te optimaliseren. We moeten het beleid hier dus maximaliseren.

De heer Robert Voorhamme : Ik ben het volledig eens met de heer Restiau. Mijn vragen hebben tot doel om het liniaire beeld dat hier door sommigen, zowel in negatieve als in positieve zin gecreëerd werd, te doorbreken. Voor sommigen, voor wie de “sky the limit” is, betekent dit dat er nooit een einde aan komt. Anderen stellen dan weer dat, vermits er vragen zullen blijven komen, men er beter nu mee stopt. De evolutie is echter niet lineair voor de havens in Europa en de Hamburg-Le Havre-range, maar is gedifferentieerd.

Mijnheer Van Craeyvelt, ik vind dat de markt een gegeven is maar dat we de markt ook niet zo maar slaafs moeten volgen.

Ten slotte noteer ik dat de heer Delwaide de markt vreest. Hij heeft dit letterlijk zo gezegd.

De heer Leo Delwaide : Ik ben enkel bang van de markt in de engste zin van het woord.

De heer Robert Voorhamme : We mogen ons ten opzichte van de markt niet dirigistisch opstellen. Wel moeten we de markt bijsturen. Van een zekere differentiatie van de markt zal er binnen het Scheldebekken en de range zeker sprake zijn. Die differentiatie zal ons opgelegd worden door de markt zelf, of we dit nu graag hebben of niet. We kunnen die toch sturen.

De heer Jul Van Aperen : Omtrent het gemeenschappelijke beheer van Vlaanderen en Nederland van de Schelde vraag ik mij af hoe men nu aankijkt tegen de ontwikkelingen in Vlissingen. Dit kan immers zijn weerslag hebben op ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens.

Minister Steve Stevaert : Voor de buitenwereld mogen we geen beeld ophangen dat we er alles aan doen om steeds te blijven stijgen en groeien in volume. We moeten een realistische positie innemen. Als we in Vlaanderen een bepaalde zaak niet kunnen realiseren, kan de neergang wel eens heel drastisch zijn. In veel debatten, leeft de idee dat we alleen zaken doen om de omzetten te doen stijgen. De realiteit is dat we ons willen positioneren in de positie waarin we nu zitten. Het is mogelijk dat we moeten stijgen om onze positie te behouden.

Ook Rotterdam heeft trouwens zijn beperkingen. Die haven kan ook niet alles opvangen en kan niet altijd als concurrent dienen.

In Zeebrugge zou door investeringen de toegankelijkheid van de haven kunnen toenemen. Er zijn daar echter ook nog andere problemen dan de toegankelijkheid. Hoe verwijdert men namelijk alles wat daar aankomt ? Hoe zullen we dat oplossen ? Er zijn daar harde grenzen om er alles weg te halen. De ontsluiting van Zeebrugge is niet optimaal.

Over transshipment moeten we genuanceerd denken. Er is het én-én-verhaal. Als we kunnen, zullen we de link tussen Antwerpen en Zeebrugge met transshipment verstevigen in een globale aanpak. Al zal het verhaal van Vlissingen er misschien in passen.

Wat het dirigisme ten slotte betreft : we gaan ons niet bemoeien met de commerciële relaties. We zijn absoluut voor de markt.

De heer Eugeen Van Craeyvelt : Vlissingen wordt in Nederlandse middens nu al afgedaan als Rotterdam-Zuid. Er zijn echter al reders die recent pakketten containers weg hebben gehaald uit Rotterdam omdat ze niet meer tevreden waren over de dienstverlening. Men kan immers maar groeien tot op een bepaald niveau. Nadien komen de inefficiënties. Vandaag behandelt Rotterdam 1 miljoen ton per dag. Dit is niet niks.

Binnen de langetermijnvisie zou men kunnen beslissen in Nederland om binnen 25 tot 30 jaar zaken te laten doen in Vlissingen en niet meer in Rotterdam. We moeten zeker niet minimaliseren. Integendeel, we moeten alles aandachtig blijven volgen. We hebben in Gent geen probleem om Vlissingen en Terneuzen te betrekken bij de estuariumvisie.

Wat de heer Voorhamme en de minister zegden, is correct. Vlaanderen heeft niet blindelings de markt gevolgd en is er toch niet armer van geworden. Toch moet er aan dit dossier gewerkt worden. Wie niet groeit, boert achteruit.

De heer Willy Winkelmans : The sky is the limit, dat is een slogan uit de jaren zestig. We stellen wel vaker vast dat dergelijke uitspraken opduiken op een moment dat er iets nieuws gaat beginnen. Ook vandaag kondigt zich een trendbreuk aan. Zo durf ik te betwijfelen dat de fameuze schepen van 15.000 TEU er ooit zullen komen. Ze zijn uiteraard niet uitgesloten, maar hun invoering zou zodanige gevolgen hebben, dat er dan hoe dan ook iets

nieuws zal komen. Vergeet niet dat de plannen voor de tanker van 1 miljoen ton op de tekenafel hebben gelegen en dat er in Rotterdam zelfs een werf voor werd gebouwd. Hij werd echter nooit gerealiseerd. Op dit ogenblik vormen containers de meest performante methode in de logistiek, maar niets sluit uit dat men in de toekomst op iets anders overstapt. Ik weet evenmin als u wat dat zal worden, maar allicht zal het in de richting gaan van meer automatisering en meer ondergronds en onderwaterverkeer. Men moet in elk geval de illusie opgeven dat wat vandaag bestaat er over dertig jaar nog precies hetzelfde zal uitzien.

De voorzitter : De diepte heeft limieten, dat is zo. Wellicht moeten wij ooit ook een debat organiseren over visionaire beelden van een mogelijke toekomst.

De heer Robert Restiau : Het vooraanstaande studiebureau Ocean Shipping Consultants berekende dat de toename van het containervervoer, zelfs volgens een gematigd scenario, zodanig zal zijn dat in 2010 alle havens hun productiviteit zullen moeten verhogen om het aanbod aan te kunnen, en wel van de huidige 75 percent tot 82 percent. Bij die berekening werd nochtans uitgegaan van de realisatie van al de geplande capaciteitsuitbreidingen. De markt groeit dus zo snel dat er ruimte is voor iedereen.

Als de Scheldediepgang tot 13 meter beperkt blijft en Zeebrugge 14 meter kan aanbieden, betekent dat in elk geval een voorsprong voor de Vlaamse havens als geheel tegenover Vlissingen.

De voorzitter : Ik dank alle gasten en alle leden voor hun bijdrage aan deze hoorzitting.

HOORZITTING DONDERDAG 22 MAART 2001

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : We zetten vandaag de hoorzitting voort in verband met de studie over de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium. We horen vanmorgen de vertegenwoordigers van de natuurverenigingen.

1. Uiteenzetting door de natuurverenigingen

1.1. Toelichting

De heer Thijs Kramer, vertegenwoordiger Zeeuwse milieufederaties : De natuurverenigingen zullen een gezamenlijk standpunt naar voren brengen in verband met de langetermijnvisie over het Schelde-estuarium. De Belgische en Nederlandse natuurorganisaties werken in dit kader immers nauw

samen. Het gaat met name om de werkgroep Schelde-estuarium, de BBL, het Zeeuwse Landschap (beheerder van onder meer het Verdrongen land van Saeftinge), de VZW Natuurreservaten, Natuurmonumenten (met 950.000 leden de tegenhanger van de Belgische VZW Natuurreservaten) en de Zeeuwse milieufederaties. De Zeeuwse milieufederaties, de Zeeuwse tegenhanger van de Belgische BBL, vertegenwoordigt 33 natuurorganisaties die het verdrag van Saeftinge hebben ondertekend naar aanleiding van de vorige verdieping van de Westerschelde.

In een estuarium ontmoeten zee en rivier elkaar. De zee oefent over een zeer lange afstand invloed uit op de rivier. Tot in Gent is de invloed van de getijwerking merkbaar. Het gebied wordt gekenmerkt door een grote dynamiek; er is een geleidelijke overgang van zout naar zoet water; er is een heel systeem tot stand gekomen van wandelende platen en slingerende geulen. Het gaat om één van de meest natuurlijke delen van Nederland, dat zeer interessante natuurwaarden omvat. Heel wat levensgemeenschappen zijn gebonden aan het Schelde-estuarium. Fauna en flora in het zoete deel verschillen van die van het brakke en zoute deel. Er zijn verschillende types van schorre, slikke, platen en ondiepwatergebieden. Het belang van deze laatste gebieden wordt vaak onderschat: op deze plaatsen start de hele voedselketen; ze bepalen in grote mate mee de rijkdom van het estuarium.

Het Schelde-estuarium is een belangrijke kraamkamer voor vissen. Een groot deel van de vissen die gevangen worden in de Noordzee zijn geboren in het Schelde-estuarium. Het estuarium is ook een belangrijke broedplaats voor vogels. In de winter komt 29 procent van de totale populatie van de groene gans in de wereld voor in de Westerschelde. 16 procent van de pijlstaartpopulatie (een eendensoort) komt in de winter voor in de Westerschelde. Ook een groot deel van onder meer de populatie van scholeksters, lepelaars en zilverplevieren frequenteert in de winter het Schelde-estuarium. De zilverplevier is een vertegenwoordiger van een grote groep vogels die afkomstig is uit arctische gebieden, van Alaska tot Siberië. In de winter komen de vogels naar het Schelde-estuarium om voedsel te zoeken en te overwinteren of om vervolgens verder te vliegen naar de Afrikaanse kusten. De Westerschelde is een zeer belangrijk tankstation voor deze vogels. Het is dus duidelijk dat het Schelde-estuarium een groot internationaal belang heeft. Ook onder meer verschillende sternsoorten vinden in het estuarium een belangrijk broedgebied.

Er moest een langetermijnvisie worden uitgewerkt over de toekomst van het Schelde-estuarium. We zijn echter teleurgesteld. Er werd geen langetermijnvisie uitgewerkt; er werd enkel nagegaan hoe een verdere verdieping mogelijk is. De Tweede Kamer in Nederland had nochtans om een langetermijnvisie gevraagd waarbij rekening wordt gehouden met natuurlijkheid, veiligheid en bereikbaarheid. Deze drie elementen komen niet op een evenwichtige manier aan bod in de studie. De Tweede Kamer zal daar bij haar beoordeling ongetwijfeld rekening mee houden.

We vinden het toch positief dat alle partijen die de langetermijnvisie onderschrijven streven naar het behoud van de natuurwaarden en het meergeulensstelsel. Dat is buitengewoon belangrijk omdat het meergeulensstelsel een weerspiegeling is van het dynamische karakter en de kenmerken van het estuarium.

We zijn minder positief over de verschillende scenario's voor de verdere verdieping van de vaargeul. De scenario's zijn onuitgewerkt en geven geen duidelijk beeld over de mogelijke gevolgen. De mate van verdieping van de vaargeul is wel duidelijk, maar wat daarvan telkens de consequenties zijn voor de natuur wordt niet uitgewerkt. Men vermeldt alleen maar dat er natuurverlies zal optreden, maar om welke arealen het precies gaat blijft in elk scenario onduidelijk. Wij gaan ervan uit dat elk natuurverlies gecompenseerd moet worden door de Westerschelde te verruimen. In Nederland kent men terzake het begrip ontpolderen. Na de discussies over de vorige verdieping, is ontpolderen een beladen begrip geworden. Het zijn dure en betwistbare projecten die erg gevoelig liggen in de Zeeuwse samenleving.

Een tweede belangrijk negatief punt is dat de morfologische onzekerheden worden weggemoffeld. De morfologen die aan de langetermijnvisie hebben gewerkt, hebben gebruikt gemaakt van modellen die vaak ter discussie staan. Professor Peters heeft ons al gewezen op de meningsverschillen onder de specialisten over de gevolgen. Wij zijn niet deskundig genoeg om een eindoordeel te vellen, maar het verschil van mening tussen de deskundigen wijst erop dat de onzekerheid groot is. Iedereen is het er wel over eens dat we rekening moeten houden met grote onzekerheden die zware gevolgen kunnen hebben voor de natuur.

Omdat we niet zeker zijn wat de gevolgen zullen zijn voor de natuur, is het ook niet duidelijk hoe we de natuurwaarden precies moeten beschermen die

grotendeels onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen vallen.

Er zijn een aantal redenen waarom wij ons tegen een verdere verdieping verzetten. Verdiepen betekent verstarren. De kenmerkende dynamiek gaat zo teloor. Bij de vorige verdieping zijn enorme hoeveelheden breuksteen en slakken gestort om de geulwanden te verstevigen en zo te beschermen tegen de gevolgen van de verdieping, nogal vreemd in één van de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Door de vaarweg te verdiepen gaat het water sneller stromen en zo de buitenbochten uitslijten.

Door verder te verdiepen gaan schorren, platen, slikken en ondiepwatergebieden verloren. Door een hogere stroomsnelheid kunnen bodemorganismen zich minder ontwikkelen in de rijke platen, wat gevolgen heeft voor de vogels en vissen. Baggerwerken leiden tot vertroebeling waardoor een grauwsluier het ecosysteem belet naar behoren te ontwikkelen.

De heer Peter Symens, Natuurreservaten : De vorige verdieping is nog geen afgesloten dossier. De natuurwaarden zijn op Vlaams grondgebied zeker niet minder. Tijdens de vorige uitdieping was men het erover eens dat alle natuurverliezen gecompenseerd moesten worden. Vlaanderen heeft daarvoor 800 miljoen frank betaald aan Nederland. Maar met dat geld is helemaal niets gebeurd. Het Natuurherstelplan Westerschelde is een lege doos. Men heeft een aantal binnendijkse maatregelen gepland en is die ook aan het uitvoeren, maar de natuurverliezen die we daar merken zijn typisch voor de buitendijkse verliezen. Het is niet meer dan logisch dat Europa heel wat kritiek heeft op de Nederlandse aanpak.

Ook voor Vlaanderen was er een Natuurherstelplan gemaakt op basis van een protocol tussen de milieuverenigingen en AWZ. Professor Meire was één van de auteurs ervan. Het is een heel mooi rapport dat helaas vrijwel onmiddellijk verticaal geklasseerd werd. Het areaalverlies door de vorige uitdieping is dus helemaal niet gecompenseerd. Het overstromingsrisico is toegenomen, maar ook daaraan heeft men niet de nodige consequenties gekoppeld. Indien men dit plan had uitgevoerd, had men ook kunnen besparen op de slibhuishouding.

In het Nederlandse deltaplan is het overstromingsgevaar berekend op één overstroming per 4.000 jaar. Voor de Zeeschelde blijkt uit het Sigmaplan dat er een overstromingsgevaar dreigt van één per

10.000 jaar. In de drie delen van het Sigmaplan werden de dijkverhoging beschreven, de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden en stormstuw. De dijkwerken zijn grotendeels uitgevoerd, maar nog niet helemaal. Van de overstromingsgebieden zijn er een aantal kleinere gemaakt, doch de belangrijkste – Kruibeke, Bazel, Rupelmonde – lijken een politiek steekspel te worden. De besluitvorming beantwoordt niet aan de verwachtingen voor een project van die grootte. Nu bestaat er nog een overstromingsgevaar van één per 70 jaar. Dat moet dus herbekeken worden. In het rapport van het AWZ van november 1996 staat : een stormtij als dat van 1953 zou niet gekend kunnen worden, terwijl de kans dat een dergelijk getij voorkomt, 4,5 maal groter geworden is. Mogelijke oorzaken hiervoor vinden we in de vermindering van de komberging door inpolderingen en dijkverhogingen. Door vermindering van de weerstand krijgt men kanalisatie en kan het stormtij verder landinwaarts indringen. Andere oorzaken vinden we in de verlaging van de drempels, de uitdieping van de Schelde. Verder zit men met de grote onzekerheid van de zeespiegel. Hiervoor kunnen geen oplossingen komen zolang er geen beslissingen worden genomen. In Nederland is er langs de Westerschelde echt nood aan ontpoldering, wat zowel maatschappelijk als politiek vrij moeilijk ligt. De morfologische studie Peters stelt een belangrijk bijkomend aspect dat gevormd wordt door het systeem dat niet in balans is. Als men de huidige polders wil bewaren, moet men dringend ontpolderen in de Westerschelde en gebieden inrichten met gecontroleerde getij-inval. De mogelijkheid bestaat om de Oosterschelde te verbinden met de Westerschelde. De Oosterschelde zou kunnen gebruikt worden voor de berging van heel wat water, doch vormt zelf ook een belangrijk ecologisch gebied. Dit is nog niet realiseerbaar. Wat de Zeeschelde betreft, zou men dringend werk moeten maken van de gecontroleerde overstromingsgebieden en de meest landinwaartse dijkvarianten volgens het Sigmaplan. Doch de besluitvorming hierover blijft steken. Technisch is het onhaalbaar, want het zou betekenen dat 2.000 hectare langs de Schelde als overstromingsgebied zou aangewezen worden en 1.000 hectare langs de Durme. Van de vooropgezette werken uit het Sigmaplan werden de dijken niet afgewerkt. Ook hier bestaat de mogelijkheid om de komberging te vergroten door het kiezen voor de meest landinwaartse dijkvarianten.

Samengevat kunnen we stellen dat het uitblijven van herstelverlies van de intergetijdegebieden Westerschelde en Zeeschelde, de grote onzekerheden voor morfologie, zoals het behoud van het meer-

geulensysteem en dynamiek, de plicht tot natuurherstel in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn en het onaanvaardbaar hoog overstromingsrisico, nog niet voldoende onderkend worden. Eerst dient werk gemaakt te worden van de evaluatie van de effecten van de vorige uitdieping zowel op natuur als op veiligheid. Wij hebben het MOVE-project opgestart, doch hierover zijn nog niet voldoende gegevens voorhanden. Er zijn studies gemaakt over de herinvulling van het natuurherstelplan van de Westerschelde in Nederland met buitendijkse maatregelen, waarbij compensatiemogelijkheden werden voorgesteld. Deze vragen echter nog meer aandacht. In de LTV zien we één toekomstschets die een stilstand en de uitvoering van het natuurherstelplan inhoudt. Voor het besluit aangaande de LTV genomen wordt, vragen wij eerst een inhaaloperatie. Die is nodig voor het wegwerken van het historisch passief, het verkrijgen van een juridisch propere lei door de conformering van het dossier van de huidige uitdieping aan de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het overstromingsrisico moet verkleind worden en de kennis van de effecten van ingrepen op het estuarium moet vergroot worden. Hier kan heel wat kennis uitgepuurd worden als input voor het Milieu Effecten Rapport (MER).

De heer Bart Martens, Bond Beter Leefmilieu (BBL) : De Werkgroep Schelde-estuarium vraagt dat de Vlaamse Regering en de Nederlandse overheid teruggrijpen naar de afwegingsprocedure van de Europese Habitatrichtlijnen waarin beschreven staat welke besluitvorming moet gevolgd worden bij eventuele ingrepen bij projecten die een schending kunnen inhouden van de speciale beschermingszones.

Aanzienlijke delen van de Zeeschelde vormen speciale beschermingszones zowel voor de Vogel- als de Habitatrichtlijn. Artikel 6 van de Habitatrichtlijn stelt dat er een voorafgaande inschatting van de ecologische gevolgen moet gemaakt worden. Dat vereist de opzet van een grensoverschrijdend MER. Een project met negatieve effecten kan enkel doorgaan als alternatieve oplossingen ontbreken ; als de natuurschade wordt hersteld of gecompenseerd. Het zwaarwegend maatschappelijk belang moet aangetoond worden en door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Voor het inschatten van de ecologische gevolgen moet een grensoverschrijdend MER opgemaakt worden. Daarin moeten de effecten van de ingreep worden bestudeerd op de dynamiek van het meergeulensysteem en de arealen aan intergetijdegebieden in de verschillende zones van het estuarium. De effecten van de grotere stroomsnelheden op de

bodemorganismen moeten tevens worden meegenomen, evenals de effecten stroomopwaarts voor het overstromingsrisico en de mogelijkheden om dit tot aanvaardbare proporties te herleiden. Wat zijn de gevolgen van de toename van het transport van gevaarlijke goederen op het veiligheidsrisico ? In Nederland bekijkt men dat anders : binnen een risicocontour van één op 100.000 worden beperkingen opgelegd aan tal van activiteiten. In Nederland raken sommige van deze contouren de landzijde of overschrijden ze deze gedeeltelijk ; in Vlaanderen echter strekken dezelfde contouren zich nu al uit over grote stukken land en liggen dorpen als Kallo en Berendrecht er middenin. Als wij in Vlaanderen dezelfde risicogrens zouden toepassen, zou er in het Waasland veel minder mogelijk zijn dan nu.

Het MER moet ook nagaan welke maatregelen moeten getroffen worden om de voorspelde ecologische effecten en het stijgend overstromingsgevaar te compenseren.

De potentiële ecologische gevolgen van een verdere verdieping kunnen pas juist ingeschat worden nadat het monitorprogramma dat is opgezet rond de huidige verdieping – het MOVE-programma – de eerste betekenisvolle resultaten heeft afgeleverd over de gevolgen van de huidige verdieping. Die is nog niet afgerond. Het zou 10 tot 15 jaar duren voor het natuurlijk systeem opnieuw in evenwicht is. Binnen 3 tot 6 jaar kunnen de eerste trends zichtbaar worden. We vragen dat die resultaten zouden worden afgewacht. Ook dient gewacht totdat de nog uit te voeren compensatieprojecten voor de vorige verdieping op hun effectiviteit beoordeeld zijn.

Een nut-noodzaakdiscussie moet aantonen of er wel degelijk sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en of er alternatieven kunnen gevonden worden voor de voorgestelde ingreep. Die discussie moet gevoerd worden door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse, vanuit internationaal perspectief. Er staan immers internationaal beschermde natuurwaarden op het spel, het heeft dus geen zin dat we met mega-overheidsinvesteringen enkel een trafiekverschuiving binnen Europa realiseren als dat geen maatschappelijke meerwaarde heeft. Ook de eerste kosten-batenanalyse, uit 1986, vertrok vanuit een internationaal perspectief. De onderzoeksrichtlijnen moeten op voorhand het voorwerp zijn van een openbaar onderzoek. De resultaten van de kosten-batenanalyse moeten aan een onafhankelijke peer review worden blootgesteld. De kosten en baten moeten ten slotte over de volledige transportketens bekeken worden.

Langs de batenzijde moeten de tijdswinst voor schepen en goederen en de lagere kosten die zich eventueel langs het achterlandverkeer zouden voordoen worden opgenomen. Langs de kostenzijde moeten baggerwerken en natuurcompensatiemaatregelen in rekening worden gebracht. De kosten van de schade aan de natuur zijn moeilijk in geld uit te drukken. De Nederlandse professor Saeijs, voormalig hoofd van Rijkswaterstaat directie Zeeland, heeft de toegevoegde waarde van de natuur in het Schelde-estuarium in zijn ideale toestand geschat op 6 miljard gulden per jaar. Het netto-productieverlies in de 20^{ste} eeuw ten gevolge van inpolderingen zou 400 miljoen gulden per jaar bedragen.

In het onderzoek naar alternatieven moet het gebruik van de havens van Zeebrugge en Vlissingen worden betrokken. De nut-noodzaakdiscussie moet ook de schaalvergroting van de containerscheepvaart goed inschatten. De verwachtingen zijn dat zich in het middensegment van de containervloot een schaalvergroting doorzet tot schepen met een capaciteit van 6000 à 8000 20-voetcontainers. Dat zijn schepen met een maximale diepgang van 14 meter. In absolute zin stelt de toegang tot Antwerpen voor die schepen geen probleem. Ze moeten in Vlissingen wel enkele uren wachten op hoogwater. In de praktijk blijkt dat er nu reeds een getij-onafhankelijke vaart mogelijk is voor schepen die dieper steken dan de 11,6 meter waarvoor in het vorige verdiepingsprogramma een getij-onafhankelijke vaart wordt gegarandeerd. Door rekening te houden met een bruto-kielspeling, doordat 25 centimeter overdiepte wordt getoleerd en door een baggertolerantie van 30 centimeter, kunnen na de huidige verdieping al schepen met een diepgang van 12,2 tot 12,5 meter getij-onafhankelijk Antwerpen binnenlopen. In Hamburg kunnen nu schepen met een diepgang van 12,8 meter getij-onafhankelijk aanlopen. Dat is vergelijkbaar met wat de huidige verdieping Antwerpen zal opleveren. Bremen is getij-onafhankelijk toegankelijk voor schepen met een diepgang tot 12 meter.

Blijkens enkele rapporten zal de concentratietrend naar enkele havens zich niet doorzetten. De rederijen zullen meerdere havens in hun vaarschema blijven opnemen. Als Antwerpen inderdaad zo centraal gelegen is, kan zijn comparatief voordeel in de toekomst alleen nog maar toenemen, door de trend naar integrale ketenlogistiek: rederijen gaan ook de regie van het achterlandvervoer voor hun rekening nemen en zich bewust worden van de kosten die langs het achterland worden gecreëerd. De rederijen zullen bovendien verschillende havens blijven kiezen om hun economische risico's te spreiden.

We willen komen tot een scenario van rekeningvaren, om te vermijden dat er wordt uitgediept boven de economisch optimale diepgang. Die zou bij toerekening van de marginale kosten overeenstemmen met een diepgang waarbij een meter verder verdiepen meer baggerkosten met zich meebrengt dan dat het tijdswinst oplevert. De marginale kosten van een verdere verdieping moeten daarom doorgerekend worden aan de havengebruikers. Dat vereist een wijziging van het Vlaams Havendecreet, dat bepaalt dat de kosten voor maritieme toegangswegen volledig voor rekening van het Vlaamse Gewest en dus de Vlaamse belastingbetaler zijn. Zolang dat zo blijft, gaat voor de haven van Antwerpen de Schelde uiteraard nooit diep genoeg zijn. Het principe van het rekeningvaren stemt trouwens overeen met wat al door de Europese Commissie is voorgesteld in haar Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur. Hierin wordt gesteld dat de kosten voor infrastructuur moeten doorgerekend worden aan de havengebruikers en dat er a priori geen redenen zijn om de toegang vanuit de zee anders te behandelen dan de andere haveninfrastructuur. Dat geldt in het bijzonder als wordt voorzien in aanlooproutes die voor alle gebruikers bestemd zijn maar die gezien hun diepte in feite bestemd zijn voor een kleine, gemakkelijk omschrijfbare groep gebruikers. Het verdiepingsprogramma voldoet perfect aan die beschrijving.

De afwegingsprocedure van de Habitatrichtlijn stelt dat natuurschade moet hersteld en gecompenseerd worden. Als er geen alternatieven zouden zijn en er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor de verdieping, kan die ingreep plaatsvinden mits de schade aan de natuurwaarde en het verhoogd risico op overstroming worden gecompenseerd.

Wij willen niet meer meemaken wat we met de vorige verdieping hebben meegemaakt. Het verdiepingsverdrag op zich werd immers goedgekeurd, zonder maatschappelijk of parlementair debat. De verdieping werd niet aan een openbaar onderzoek onderworpen. Het werd gewoon doorgedrukt.

Rond het natuurherstelprogramma voor de Westerschelde, werd vervolgens wel een groot maatschappelijk debat gevoerd, dat ervoor gezorgd heeft dat alle maatregelen die natuurverlies effectief konden compenseren zijn afgevoerd. Het natuurherstelprogramma is in feite een grote, lege doos geworden. Deze fout mag zich niet meer herhalen. We moeten dus komen tot geïntegreerde besluiten rond ingrepen en herstelmaatregelen.

Tot slot wil ik tot een algemeen besluit komen. Vooreerst is het zo dat nu beslissen tot verdere verdieping onverantwoord is vanwege de gebrekkige kennis over de gevolgen op het vlak van natuurlijkheid en de veiligheid. Zoals reeds gesteld moeten de eerste significante resultaten van het MOVE-programma worden afgewacht om inzicht te krijgen in de effecten.

De Vlaamse regering mag dus geen a,b,c,d-scenario volgen. Vooraf reeds een scenario vastleggen is de kar voor het paard spannen. Het uiteindelijke scenario moet een resultaat zijn van een maatschappelijk debat, van een MER, van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op voorhand een scenario vastleggen is in feite de omgekeerde wereld. Indien het MOVE-project uiteindelijk ruimte laat voor de verdere verdieping en de gevolgen niet onomkeerbaar en gecompenseerd kunnen worden, vragen wij dat de afwegingsprocedure van de Habitatrichtlijn als richtlijn voor verdere besluitvorming gehanteerd zou worden.

Onze benadering garandeert dat de verschillende beleidsprincipes die in het milieubeleid gesteld worden, nageleefd worden. Vooreerst is er het voorzichtigheidsbeginsel waarbij gesteld wordt dat er eerst inzicht moet verworven worden in de mogelijke ecologische effecten vooraleer men tot een ingreep zou overgaan. Vervolgens hebben we het voorzorgsbeginsel waarbij we stellen dat er geen ingrepen mogelijk zijn zolang er geen duidelijkheid over de morfologie en de overstromingsrisico's is geboden. Ten derde hanteren we het 'vervuiler of liever het gebruiker betaalt-principe'. Dit impliceert dat hij die profiteert van de verdieping ook moet opdraaien voor de kosten en de compensatiemaatregelen. Ten vierde pleiten we ervoor dat proces-geïntegreerd wordt gewerkt. Maatregelen die het natuurverlies en de stijging van het overstromingsrisico compenseren moeten systeem-geïntegreerd en in het estuarium zelf ontwikkeld worden en niet buiten het estuarium zoals bij het natuurherstelplan Westerschelde. Tenslotte hebben we ook nog het stand-still beginsel dat stelt dat er geen daling mag zijn van het areaal aan biotopen. Er mag ook geen daling zijn van de bio-diversiteit.

De heer Thijs Kramer : In de langetermijnvisie is Vlaanderen aan zet om een keuze te maken uit de verschillende scenario's en de wensen die er zijn om de Schelde al dan niet te verdiepen. Vervolgens zal de Nederlandse overheid de zaken dan bekijken en de procedure op gang brengen. In dit kader moeten we stilstaan bij de politieke gevoeligheden ten opzichte van een verdere verdieping van de Westerschelde.

Inzake de politieke gevoeligheden is het zo dat er in verband met de bescherming van de natuurwaarde van de Westerschelde ook rekening zal moeten gehouden worden met zowel de Nederlandse als de Europese regelgeving. Ook in Nederland staat de Westerschelde immers aangegeven als ecologische hoogstructuur. Nederland zal dan ook buitengewoon zorgvuldig omspringen met de natuurwaarde van de Westerschelde. In de Nederlandse Tweede Kamer heerst er nog steeds een kater over de besluitvorming rond de vorige verdieping. Deze werd de vorige keer geregeld met een speciale wet waarbij allerlei democratische procedures werden omzeild. Er werd toen ook besloten te verdiepen nog voor er sprake was van compensaties. In de Tweede Kamer zal er dus de grootst mogelijke aarzeling ten overstaan van verdieping zijn en zal men tal van kanttekeningen plaatsen.

Het was de uitdrukkelijke wens van de Nederlandse Tweede Kamer dat er voor een nieuwe verdieping een nieuwe langetermijnvisie werd geproduceerd vooraleer er tot een verdere besluitvorming zou worden overgegaan.

Onder druk van Vlaanderen kwam die langetermijnvisie er echter veel te snel. Men kan hier kanttekeningen bij plaatsen. Dit blijkt onder andere ook uit het feit dat de voorzitter van de Tweede Kamer met de bevoegde minister of staatssecretaris over dit onderwerp zal gaan discussiëren op 10 april. Het is nog niet duidelijk wie er verantwoordelijk is. Dit heeft ook te maken met de kater die Zeeland opliep. In Zeeland ontstond dan ook een breed maatschappelijk debat over de noodzaak van een verdere ontpoldering. Alle landbouw-, milieu- en visserij-organisaties zijn gekant tegen een verdere verdieping van de Westerschelde. De provinciale staten van Zeeland stemden een resolutie tegen een verdere verdieping. Dit soort gevoeligheden leeft in Nederland. Dit moet ook bij uw overwegingen meewegen. Zorgvuldigheid moet primeren op snelheid en diepgang.

U zal een besluit moeten nemen over de verdieping op basis van de langetermijnvisie die er ligt. Volgens ons impliceert dit grote risico's inzake de procedure want op basis van deze langetermijnvisie keuzes maken, impliceert dat men keuzes maakt op basis van onzorgvuldige gegevens. In Nederland zal de procedure getoetst worden aan alle Europese en Nederlandse regels ter bescherming van het milieu. Met een aantal noodzakelijke gegevens kan er nog niet gewerkt worden.

Wij houden er dan ook een pleidooi voor dat u, vooraleer u uw wens formuleert aan Nederland ten aanzien van de verdieping, verdere gegevens zou opvragen over het MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zet die stappen eerst vooraleer u uw wensen formuleert.

1.2. Vragenronde en discussie

De heer Johan Malcorps : Ik heb een aantal vragen en vaststellingen. Jullie hebben ernstige kritiek op de langetermijnvisie omwille van de tijdsdruk, de morfologische gegevens, te weinig visie en onduidelijkheid over de natuurverliezen. Ik heb zelf ook een studie van 3 jaar geleden : 'De Westerschelde stram of struis'. In deze studie komt men inderdaad tot totaal andere conclusies. Zoals bijvoorbeeld dat het estuarium verlandt en dat men snel tot een minder compleet estuarium komt. Dit zijn zeer duidelijke uitspraken die we nu enkel nog cryptisch terugvinden in de langetermijnvisie. Mijn vraag ten gronde is, vooral naar Nederland toe of er wel een maatschappelijk draagvlak is ? Nederland heeft echter ook boter op het hoofd. Het natuurherstelplan-Westerschelde is er nooit gekomen. Vlaanderen is voor 800 miljoen bedrogen. De ontpolderingen werden voornamelijk in Vlaanderen gepland en niet in Nederland. De druk blijft. Dit toont duidelijk aan dat er toen al geen maatschappelijk draagvlak was in Nederland om aan serieuze ontpoldering te doen. Dit terwijl in de langetermijnvisie schetsen c en d duidelijk vooropstelden dat men à volonté kon ontpolderen en natuurcompenseren de maatregelen treffen. Los hiervan staan dan nog de kosten die tussen de 40 en 190 miljoen euro worden geraamd. De allereerste vraag die moet gesteld worden is dus duidelijk of er wel een politiek draagvlak bestaat voor een ontpolderingsprogramma. Is dit bespreekbaar in Vlaanderen en in Zee-land ? Wij moeten immers ook een deel van het natuurherstel doen.

Ik keer ook even terug naar de Vlaamse milieubeweging. Bestaat er een verdrag tussen de Vlaamse Milieubeweging en het AWZ ? Jullie hebben afgezien van een aantal juridische acties in ruil voor een aantal maatregelen. Hebben jullie het gevoel dat jullie daar ook bedrogen, bekocht zijn ? Is een dergelijke actie ook in de toekomst nog mogelijk of zeggen jullie ook dat jullie je nooit meer op dergelijk glad ijs begeven ?

Er is ook onduidelijkheid over de gevolgen van de klimaatwijziging en de stijging van de zeespiegel. Jullie hebben daar ook niet veel over gezegd. Ik lees over de vele onderzoeken in het kader van de

langetermijnvisie dat algemeen wordt aangenomen dat de zeespiegel 60 centimeter per eeuw stijgt.

Tegelijkertijd wordt in dezelfde studie echter een loopje genomen met het IEPC-project. Men gaat voorbij aan de consensus. Blijkbaar stijgt de zeespiegel overal, behalve dan in de Noordzee. Hoe zien jullie dat ? Als de zeespiegel stijgt en het klimaat wijzigt dan zal men toch maatregelen, los van de eventuele Scheldeverdieping, moeten nemen ? In dit kader denk ik bijvoorbeeld aan een verbinding tussen de Wester- en de Oosterschelde en het creëren van een gereduceerd, gecontroleerd tij. Moeten die maatregelen er trouwens niet sowieso komen ? Moet je die kosten ervan dan niet aftrekken van heel het scenario ter compensatie van de Scheldeverdieping ?

Jullie zeggen dus dat we nu nog geen aanbevelingen moeten doen, maar dat er eerst nog studies moeten gebeuren.

Minister Steve Stevaert : Ik wil toch benadrukken dat de langetermijnvisie een gezamenlijke visie is van Vlaanderen en Nederland en dat het milieu-effectenrapport gevoerd wordt door Nederland en Vlaanderen samen.

De heer Robert Voorhamme : De milieubeweging stelt dat het moeilijk is het verlies van natuurwaarde en de noodzakelijke compensaties ervoor precies te kunnen inschatten. Men vindt het moeilijk dat men van tevoren niet alle parameters kent. In de morfologische studie van onder meer professor Peters wordt uitdrukkelijk gepleit voor een systeem van permanente monitoring. Hoe staat u hier tegenover ? De geschiedenis van het Schelde-estuarium bewijst dat het moeilijk is de gevolgen van ingrepen in te schatten. Er moet toch een manier gevonden worden om onomkeerbare en onaangename gevolgen te voorkomen.

U benadrukt het belang van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In uw visie hierover worden veel concrete details gegeven voor alles wat met de zee te maken heeft. Indien het echter gaat over de effecten op het land, wordt een strikt economische en dus financiële kosten-batenanalyse gehanteerd. Maar ook daar is een belangrijk ecologisch facet aan verbonden. Indien u spreekt over alternatieven als Zeebrugge en Vlissingen, zijn daar toch ook ecologische gevolgen aan verbonden. Er zullen dan veel meer goederen via land moeten vervoerd worden. Kan u dat verduidelijken ?

Bij uw interpretatie van het Europees Groenboek, stelt u dat de infrastructuurwerken aan de haven

volledig moeten doorgerekend worden. Dat was ook het uitgangspunt van het havendecreet. Maar u zegt dat dit principe ook gehanteerd moet worden voor de maritieme toegangswegen, tenminste als de marginale meerkost alleen te maken heeft met een beperkt aantal gebruikers. Wie bedoelt u precies met een beperkt aantal gebruikers ? Indien een bepaald soort goederen voor 80 procent vervoerd wordt in containers en schepen die een welbepaalde diepgang nodig hebben, kan men ook zeggen dat de consumenten ervan gebruikers zijn. Dan kan u niet zeggen dat een verdieping enkel in het voordeel is van een beperkt aantal gebruikers.

U legt ook de nadruk op de houding van Zeeland. Het gaat nochtans om een gemeenschappelijke visie. Is de afwijkende houding van één provincie, die omwille van mogelijke ontpoldering niet wenst te praten, wel aanvaardbaar ? Deze houding kan trouwens niet in het kader van het voorzichtigheids- en voorzorgsprincipe. Er wordt steeds gewezen op de nefaste gevolgen van verdieping van het Schelde-estuarium op gebied van bereikbaarheid, veiligheid en natuur. Inpoldering heeft echter zwaardere ecologische gevolgen gehad dan de verdieping van de geul. Voor de milieubeweging is dat toch belangrijk. Men verwijt Vlaanderen dat men bij de vorige verdieping te goedwillig was. Nochtans was het de partner, Nederland en vooral Zeeland, die zich niet gehouden heeft aan de afspraken. Wat is uw houding daarover ? Ik heb er weinig over gehoord, tenzij dat we er hier in Vlaanderen rekening mee moeten houden dat een maatschappelijk draagvlak niet vanzelf zal ontstaan.

De heer Jo Vermeulen : De heer Symens heeft gepleit voor een juridisch propere lei. Kan hij dit nader toelichten ? Wat moet er precies gebeuren om hiertoe te komen ? Heeft de milieubeweging zicht op eventuele positieve effecten van bepaalde ingrepen ? Blokkersdijk is door een kunstmatige ingreep een nieuw natuurlijk gebied geworden. Kan u het rekeningvaren beter omschrijven ? Is dat economisch haalbaar en opportuun ? Zijn er in het buitenland voorbeelden van dergelijk rekeningvaren ? Zijn de periodes van vijf jaar tussen de ingrepen, waarin in ontwikkelingsschets C voorzien wordt, voldoende om de gevolgen ervan in te schatten ?

De heer Ludwig Caluwé : Eigenlijk pleit u ervoor om niet te kiezen tussen de vier schetsen. Dat houdt eigenlijk een keuze in voor de stand-still, dus ontwikkelingsschets A. De wereld staat echter niet stil. Grotere boten worden gebouwd, dus moeten we beslissingen nemen. De doelstelling van de langetermijnvisie is in 2030 een concurrentiële positie

binnen de globale range te hebben. Indien men ontwikkelingsschets A volgt, kan dat niet, tenzij men de havens van Zeebrugge en Vlissingen uitbouwt. Dat zal echter een effect hebben op het volledige gebied. Hoewel men wel wijst op de gevolgen voor het natuurlijk systeem, zijn er geen grondige studies gedaan om de kostprijs en de ecologische gevolgen hiervan te berekenen. Het lijkt mij echter dat het ecologisch nadeel van de ingebruikname van deze twee havens groter is dan van een verdieping van de vaargeul waardoor via grotere schepen de goederen verder landinwaarts gebracht kunnen worden. Vervoer over weg en spoor zal dan immers gevoelig uitbreiden. Is deze visie verkeerd ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : In de verschillende uiteenzettingen werden de internationale, Europese en lokale perspectieven door elkaar gebruikt om een en ander te evalueren. Vaak is het zo dat we, om onze doelstellingen te bereiken, afhankelijk zijn van wat onze buurlanden doen. Ik wil ervoor pleiten om in bepaalde uiteenzettingen de internationale context voor ogen te houden. Men kan elke invalshoek hanteren maar moet wel het volledige beeld bekijken.

Er werd gezegd dat er te weinig tijd genomen is om de langetermijnvisie op te stellen. Ik vraag mij af of er zoveel meer zekerheden zouden zijn indien men er een jaar langer had over gedaan. Indien men er 10 jaar over doet, kiest men voor ontwikkelingsschets A. Uiteindelijk zijn er voor dergelijke elementen geen zekerheden. Wil u uw move-project over lange termijn spreiden of kan dit zeer snel gerealiseerd worden ? Wat is er met de 800 miljoen frank gebeurd ? Als rekeningrijden niet lukt, waarom wil men dan rekeningvaren invoeren ?

De heer Thijs Kramer : Misschien is het goed om eerst duidelijk te maken wat we precies aan u vragen. De minister suggereerde dat er een gemeenschappelijke visie over de verdieping zou worden geformuleerd. Daar heeft Nederland geen belang bij, dat is louter een Vlaamse aangelegenheid.

Minister Steve Stevaert : We vertrekken vanuit een gemeenschappelijke visie, die geen rekening houdt met de landsgrens. Dat is precies de langetermijnvisie. Een milieuvereniging wordt geacht internationaal te denken.

De heer Thijs Kramer : De natuur- en milieuorganisaties onderschrijven wel degelijk, en van harte, de gemeenschappelijke aanpak. Het feit dat de langetermijnvisie een gemeenschappelijk streefbeeld bevat, is op zich al een winstpunt. Maar tegelijk be-

twisten wij dat de tekst voldoende informatie bevat om een keuze te kunnen maken tussen de scenario's.

Nochtans zal een verkeerde keuze grote gevolgen hebben, in het bijzonder voor Nederland, want de ingreep gebeurt op zijn grondgebied. De Europese Unie zal nagaan of Nederland zijn verantwoordelijkheid heeft genomen ten aanzien van de vogel- en habitatrichtlijnen. Men kan natuurlijk, in weerwil van het gebrek aan voldoende betrouwbare informatie, toch een keuze maken, maar dan loopt men grote risico's. Denk maar aan wat aan de hand is op de linkeroever. Men loopt het gevaar vast te lopen in de juridische procedure en daardoor alle tijdswinst weer te verliezen. De voortvarendheid komt dan als een boemerang terug. Daarom pleiten wij voor een voorafgaande maatschappelijke kosten-batenanalyse en milieueffectrapportering, al dan niet voor Vlaanderen en Nederland samen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : De vergelijking met de linkeroever klopt niet. Daar is een juridische procedure aan de gang, waarbinnen een betwisting is ontstaan. In het voorliggende geval is er nog helemaal geen sprake van een procedure. Het Vlaams Parlement moet alleen een advies formuleren ten aanzien van de Vlaamse regering. Die moet dan samen met de Nederlandse tot een gemeenschappelijke visie komen en pas dan kan door beide regeringen een procedure worden gestart. Die heeft dan natuurlijk wel juridische consequenties, maar dat is hier niet aan de orde.

De heer Bart Martens : De vergelijking klopt wel, voor zover in beide gevallen een juridische afweging moet plaatsvinden in het kader van de Europese habitatrichtlijn.

De heer Robert Voorhamme : Men mag de totstandkoming van een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse visie niet verwarren met het starten van een procedure. Men kan pas aandacht gaan schenken aan de zorgvuldigheid van een procedure wanneer de gemeenschappelijke benadering van de langetermijnvisie klaar is. Men moet dus eerst een keuze maken tussen de verschillende alternatieven. Het is niet correct om de dossiers van het Schelde-estuarium en de linkeroever door elkaar te halen. In het eerste geval is het nog niet eens mogelijk om te beoordelen in welke van de alternatieven de Europese richtlijnen niet zullen nageleefd worden. Of kunt u dat wel ?

De heer Johan Malcorps : De langetermijnvisie bevat wel degelijk zeer concrete ontwikkelingschetsen. De Vlaamse regering moet daaruit een

keuze maken voor juni 2001. Dat is toch een vorm van sluipende besluitvorming.

De heer Peter Symens : Het historisch passief dat ik eerder deze ochtend schetste, komt onvoldoende aan bod in de langetermijnvisie. Daar komt nog bij dat het streefbeeld te algemeen geformuleerd is. Zoals het in de tekst beschreven wordt, zal vrijwel iedereen het goedkeuren. Pas bij de vertaling naar concrete doelstellingen zal blijken dat niet iedereen hetzelfde verstaat onder een ecologisch functioneel systeem.

Europa heeft Nederland al in gebreke gesteld voor de ontoereikende milieucompensatie bij de vorige uitdieping, en Vlaanderen in het dossier van de Waaslandhaven. Men moet ophouden met de stapsgewijze aanpak en voortaan omvattend te werk gaan. Het eerste wat men moet doen ten aanzien van de vogelrichtlijn is het formuleren van harde doelstellingen voor de afgebakende vogelrichtlijngebieden. Het gaat daarbij om gebieden waar bedreigde soorten voorkomen of populaties van minder bedreigde soorten die toch een groot deel van de wereldpopulatie van die soort vormen. Men moet dan heel precies gaan zeggen hoeveel broedparen men wenst na te streven in welke broedkolonies tegen 2030. Voor de habitatrichtlijn geldt hetzelfde : in de plaats van gewoon vast te stellen dat het areaal van intergetijdegebieden verkleint, moet men precies gaan bepalen hoeveel slikken, schorren en banken het systeem moet bevatten tegen 2030. Dat ontbreekt allemaal in de langetermijnvisie.

Dat moet men ecologisch vertalen want de zaken staan niet los van elkaar. Dat zijn resultaten van een dynamisch systeem en van ecologische processen. We streven naar een ecologisch functionerend systeem waarmee iedereen akkoord gaat. Men kiest voor het gebied een economie die gebaseerd is op de havenindustrie. Momenteel is de economie gebaseerd op landbouw. Wil men het ene door het andere vervangen, dan moet men kiezen tussen landbouw of havenindustrie om de natuur en de overstromingen onder controle te houden. Daar zit het historische passief helemaal vast. Er worden economische besluiten genomen maar het verdere draagvlak wordt daarin niet opgenomen. Nadien ontstaat er een maatschappelijk conflict tussen natuur en landbouw. Om over een juridisch propere lei te kunnen spreken, moet men eerst de lopende procedures grondig aanpakken. Die globale aanpak moet leiden tot concrete doelstellingen die men in het streefbeeld opneemt. Dan pas kan men gaan praten en afwegen. Momenteel kan die keuze niet gemaakt worden met het voorliggende docu-

ment omdat onze ideeën over ecologisch functioneren anders liggen dan wat er in de tekst opgenomen is.

De heer Gijs Van Zonneveld : We zijn het er helemaal mee eens dat we het over de visie hebben en niet over de procedures. Het is niet mogelijk om de scenario's te schetsen omdat het voortraject, de visievorming, het eindbeeld en de specificatie ervan nog niet afgerond is. Daarom is het onmogelijk te zeggen of men tot 14 of 12 meter gaat verdiepen. Eerst moet men het eens zijn over de informatie die nodig is om die beslissing te nemen. Juist die stap ontbreekt.

De heer Thijs Kramer : Wat betreft het natuurcompensatieprogramma dat uiteindelijk niet uitgevoerd is, vind ik dat het geld vanuit Vlaanderen slecht is besteed. Het verbaast me dat men zonder veel kritiek ingestemd heeft met een keuze die eigenlijk geen natuurcompensatie is. Men had beter op het geld moeten letten. Voorts is er geen maatschappelijk draagvlak voor ontpoldering in Zeeland.

De heer Bart Martens : De resultaten van de convenants die we met de Vlaamse overheid gesloten hebben, bewijzen dat Vlaanderen zelf boter op het hoofd heeft. We hebben in 1996 in een convenant met onder meer toenmalig minister Baldewijns duidelijke afspraken gemaakt over het natuurherstelplan voor het Zeescheldebekken. We hebben ons in die convenant geëngageerd om ons terug te trekken in een juridische procedure bij de Nederlandse Raad van State. We zijn onze belofte nagekomen, maar hebben vastgesteld dat de Vlaamse regering een onbetrouwbare partner is. Ze heeft nog niets uitgevoerd van het natuurherstelplan. Hetzelfde geldt onder meer voor het natuurherstel voor de aanleg van de containerterminal aan het Groot Buitenschoor, waarvoor de natuurschade nog niet gecompenseerd is. We hebben de indruk dat de Vlaamse regering met twee maten werkt. Zo neemt ze de principiële beslissing voor de aanleg van het Deurganckdok in januari 1998 en anderhalf jaar later is men al aan het graven, terwijl het natuurherstelplan al in 1996 overeengekomen is en er nog steeds niets van uitgevoerd is. Op die manier worden we wel gedwongen om in de rechtbank ons gelijk af te dwingen. Dat is bijzonder spijtig.

Daarom moet – voor eventuele verdere ingrepen – eerst het historische passief weggewerkt worden. Ten eerste omdat het enorme natuurverlies gecompenseerd moet worden en ten tweede omdat het overstromingsrisico onaanvaardbaar groot is ge-

worden (een kans van 1 op 70). In het natuurherstelplan zitten scenario's, die perfect gekoppeld kunnen worden aan de actualisatie van het Sigma-plan. Eerst moet men de schade uit het verleden wegwerken, de beloofde compensaties uitbetalen en maatregelen voor overstromingsrisico uitvaardigen. Pas dan kan men met een propere lei beginnen aan de besluitvorming over eventuele verdere ingrepen.

Voorts zal het effect van de zeespiegelrijzing marginaal zijn ten opzichte van het nog niet gecompenseerde effect ten gevolge van vroegere indijkingen, inpolderingen en dergelijke meer. Er moet nog een hele weg afgelegd worden, maar ik meen dat eerst het overstromingsrisico verder afgebouwd moet worden.

De heer Gijs Van Zonneveld : We willen iedereen die bij de besluitvorming over de verdere verdieping betrokken is, oproepen om na te denken over de informatie die nodig is om tot een dergelijk besluit te komen : een maatschappelijke kosten-batenanalyse ; het uitvoeren van een MER ; het maken van afspraken hoe men tot die gegevens kan komen, over welke procedures er gevolgd moeten worden, over wie op welk moment een besluit neemt en hoe Vlaanderen en Nederland er samen het beste uitkomen. Men mag een overhaaste beslissing nemen, maar men moet zorgvuldig letten op de procedure, beslissingen nemen op basis van de informatie en op een expliciete manier omgaan met de onzekerheden.

De heer Peter Symens : De trial and error van professor Peters is bij ons niet aan bod gekomen. We zijn ervan overtuigd dat de huidige bagger- en stortstrategie nog heel wat verbeterd kan worden. Als dat morfologische baggeren effectief kan zijn, dan moet men dat doen. Belangrijk is dat men effectief werkt met kleine projecten in overleg met alle betrokken onderzoekers. Voorts hebben we vastgesteld dat in de morfologische studies verschillende scholen zijn. Men mag het kind evenwel niet met het badwater weggooien. Men moet de trial and error zeker in overweging nemen.

Wat het ontpolderen betreft wordt er altijd naar Zeeland gekeken. We hebben 12 kleine ontpolderingsprojecten, die eigenlijk landbouwstukjes zijn die een hoger overstromingsrisico krijgen. Het grote KBR moet nog uitgevoerd worden. Als men dat doet, maar men koppelt het los van het natuurinrichtingsproject dan rendeert de investering voor nog geen 10 procent. Men moet de twee zaken volledig aan elkaar koppelen.

Los van elk besluit over het natuurherstelplan moet men werk maken van de doelstellingen rond veiligheid en natuur in 2030 en op welke manier men die wil behalen. De gegevens zijn er, met name het natuurherstelplan Zeeschelde en de Nederlandse studies over compensaties. Het mag echter niet bij een plan blijven. Er dient een gefaseerd uitvoeringsplan te zijn.

De heer Gijs Van Zonneveld : Er moet uiteraard ook rekening gehouden worden met de landpoot. De effecten van de verschillende alternatieven op alle terreinen moeten worden onderzocht. In het kader van de milieu-effectenrapportering is naast het water ook het land belangrijk.

De heer Robert Voorhamme : Het is mogelijk om voorspellingen te maken over hoeveel containers er in de toekomst op West-Europa afkomen. Een kosten-batenanalyse zou zich kunnen beperken tot het Schelde-estuarium, maar het lijkt me zinvoller om verder te kijken. Als er meer containers naar Rotterdam gaan, dan zal dat evengoed belangrijke effecten met zich meebrengen, ook op ecologisch vlak. Ook daarmee moet rekening gehouden worden in een kosten-batenanalyse.

De heer Bart Martens : Dat klopt. We zijn niet zeker of er betere alternatieven zijn dan een verdere begeleiding van de potentiële groei van de haven van Antwerpen.

De landinwaartse ligging van Antwerpen zou het wegvervoer aanzienlijk doen afnemen. Het belang van deze hoge centraliteitsindex moet worden genuanceerd. Gegevens van de Vlaamse havencommissie in verband met de achterlandtrafiek leren dat Antwerpen slechter scoort dan Rotterdam en Zeebrugge op het vlak van de modal split. Ongeveer 32 procent van de internationale containers in Antwerpen komen van of gaan naar Noord-Frankrijk : naar Nord Pas-de-Calais. Dit gebied ligt een stuk dichterbij Zeebrugge dan bij Antwerpen. Het gaat dus niet op om zonder meer te zeggen dat Antwerpen het meest milieuvriendelijk is, omdat het een hoge centraliteitsindex heeft.

De grotere schepen zullen bovendien wellicht via een hub- en spokesysteem gaan werken : het aandeel van de transshipment-lading zal daardoor toenemen in vergelijking met de lokale en transitlading. Via feeders zullen de andere kusthavens worden bediend. In dat kader is Zeebrugge de meest geschikte haven.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Wat is modal split ? Kunt u de cijfers verder toelichten ?

De heer Bart Martens : Het gaat om de opdeling van de haventrafiek over de verschillende vervoersmodi : spoor, weg en binnenvaart.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Houden de cijfers ook rekening met de afstand van het transport ?

De heer Bart Martens : Neen.

De heer Robert Voorhamme : Het is vreemd dat 15 procent van de trafiek van en naar Zeebrugge via de binnenvaart zou gaan.

De heer Bart Martens : De trafiek verloopt via de Rijn.

Minister Steve Stevaert : Men moet de zaken om-draaien : als de containers niet in Antwerpen behandeld worden, dan moet dat elders gebeuren. We moeten dan ook de vraag stellen wat daarvan het effect zal zijn. De landinwaartse ligging van Antwerpen is wel degelijk een groot voordeel. Ik zie de voordelen van Zeebrugge wel, maar het gaat niet op om sommige trafieken naar Zeebrugge te brengen om ze vervolgens naar Antwerpen af te leiden.

De heer Bart Martens : Het is niet de bedoeling om van Antwerpen een zeilhaven te maken. Ik wil er enkel de aandacht op vestigen dat 32 procent van de Antwerpse trafiek Noord-Frankrijk als herkomst of bestemming heeft.

De heer Robert Voorhamme : Die cijfers kloppen niet.

De heer Bart Martens : Dit zijn nu eenmaal de feiten. De cijfers zijn afkomstig van de Vlaamse havencommissie. De laatste cijfers zijn gebaseerd op onderzoek van AGHA : gedurende enkele weken werd de herkomst en bestemming van containers in de Antwerpse haven opgevolgd.

Het belangrijkste is om de maatschappelijke kosten van het transport te minimaliseren. De goedkoopste oplossing vinden is mogelijk door alle kosten te internaliseren. De markt zal de goedkoopste oplossing vinden. Alle kosten moeten worden doorgerekend : op het vlak van infrastructuur en baggering, maar ook de milieukosten. De schepen zullen zich dan aanpassen aan de havens en niet omgekeerd. De rederijen verwerven schaalvoordelen, maar de kosten van de bijkomende terminal-

oppervlakte en op het vlak van het achterland-transport worden grotendeels gedragen door de gemeenschap. Het is wenselijk dat een systeem van rekeningvaren wordt ingevoerd.

Minister Steve Stevaert : Professor Proost heeft erop gewezen dat door de juiste prijs na te streven in één enkel marktsegment, een onjuiste prijs wordt berekend.

De heer Bart Martens : De juiste prijs moet voor alle vervoersmodi worden doorerekend. Het comparatief voordeel van Antwerpen als gevolg van de centrale ligging kan worden bevorderd door de gebruikers van de Ring te laten betalen. Wij zijn niet gekant tegen rekeningrijden. De minister wel. Andere landen zoals Zwitserland en Duitsland beginnen nochtans ook een beroep te doen op het systeem van rekeningrijden door middel van een kilometerheffing. Waarom zou Vlaanderen gratis infrastructuur ter beschikking stellen ten voordele van Rotterdam ? Rekeningrijden zou de concurrentiepositie van Antwerpen ten goede komen, meer dan een verdere uitdieping van de Westerschelde.

De heer Johan Malcorps : Wat is jullie visie op morfologisch baggeren in het kader van de nieuwe baggerwerken bij een verdere verdieping van de Westerschelde ?

De heer Peter Symens : Er bestaat veel onzekerheid over de morfologische studies. Het gaat om een systeem van trial en error : het gaat om een voorzichtig opstapelen van experimenten die tot een aanvulling moet leiden van gegevens in het kader van de milieu-effectenrapportering. Zo wordt een betere besluitvorming mogelijk. Er worden ook strategische polderingen en strategische oeverwerken voorgesteld. De studie biedt een vernieuwende kijk op een aantal zaken. Er moet dus rekening mee gehouden worden, maar het is niet mogelijk om op basis daarvan automatisch te kiezen voor een stapsgewijze verdere verdieping.

Minister Steve Stevaert : Professor Peters is een eminent kenner, maar ik heb van hem nog nooit een eindrapport gelezen. Bovendien benadrukt hij vooral het belang van inpoldering. De vraag van de heer Malcorps is pertinent.

De heer Peter Symens : Het eerste voorlopige rapport is af. Het tweede en het derde is pas gebundeld. Momenteel werkt professor Peters een aantal van de proefprojecten uit.

Er is heel wat onzekerheid over de morfologie. Een aantal mensen gaat uit van een evenwichtig systeem ingedeeld in cellen, terwijl professor Peters uitgaat van een ander perspectief en een andere tijdschaal. Bovendien gaat hij verder. Maar een aantal zaken uit zijn studie zijn interessant en kunnen samen met het Move-project bijdragen tot het milieu-effectenrapport en tot de eindbeslissing.

De heer Bart Martens : Wij verzetten ons niet tegen proefprojecten op basis van de ideeën van professor Peters. Maar die eventuele projecten mogen geen aanleiding vormen om de bagger- en stortstrategie te herzien zoals vastgelegd in de langetermijnvisie en bepaald door het Waterbouwkundig laboratorium van Delft.

Minister Steve Stevaert : De stelling van professor Peters is interessant maar is niet zonder risico's.

De heer Vincent Klap : Professor Peters benadrukt dat bijkomend wetenschappelijk onderzoek nodig is. Zijn stelling is gebaseerd op algemene kennis en niet op onderzoek in de Westerschelde. Proefprojecten kunnen voor bijkomende gegevens zorgen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Dat heeft hij duidelijk gemaakt tijdens de hoorzitting.

De heer Vincent Klap : Soms lijkt het alsof de langetermijnvisie en het rapport van professor Peters lijnrecht tegenover elkaar staan, wat niet het geval is. Beide onderzoeksgroepen bevestigen dat er heel wat onzekerheden zijn. De toekomststrategie in de langetermijnvisie is beperkt. Die werkgroep moest wellicht met een getal op de proppen komen. Terwijl professor Peters een vrije weg heeft bewandeld. Hij ging ervan uit dat er mogelijkheden bestaan en wou die experimenteel onderzoeken.

Het streefbeeld is bedoeld voor het jaar 2030, terwijl de scenario's op de aanvangsperiode tot ongeveer 2015 slaan. In scenario A wil men vermijden overhaast tewerk te moeten gaan. In die zin past dat scenario perfect in het streefbeeld. Tien jaar gegevens verzamelen, sluit een betere toegankelijkheid op termijn niet uit. We kunnen er ook van uitgaan dat scenario D algemeen gezien meer onzekerheid veroorzaakt dan de eventuele onzekere toegankelijkheid als gevolg van scenario A.

De heer Johan Malcorps : De verbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde is een belangrijk project dat voor elke ontwikkelingsschets noodzakelijk is. Houdt men daar rekening mee ?

Wordt die verbinding gepland ? Moet men nog van nul af aan beginnen ?

De heer Thijs Kramer : We hebben er een vraagteken achter gezet omdat het project nog in zijn kinderschoenen staat. Bovendien hebben we een aantal bedenkingen. Bij een stormvloed wordt het water via de Oosterschelde afgeleid. Een grote hoeveelheid water uit de Westerschelde komt dus ineens in de waardevolle Oosterschelde terecht. Ecologisch gezien is een gelijkmatige toevoer beter. Ik ben wel verbaasd dat dit nog vage idee zo nadrukkelijk werd opgenomen in de vier scenario's.

De heer Gijs van Zonneveld : Het grote probleem is het verschil in kwaliteit tussen het water uit de Oosterschelde en de Westerschelde.

De heer Vincent Klap : Bovendien is het ene water zoeter dan het andere. Dat is nog een reden waarom wij pleiten voor een graduele toestroom.

2. Uiteenzetting door de havengebruikers

2.1. Toelichting reders

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Ik verwelkom de gebruikers van de haven van Antwerpen graag op de zesde zitting over de toekomst van het Schelde-estuarium.

De heer Roger Roels (P&O Ports Antwerp) : In verband met de problematiek van de Schelde wil ik u graag twee topbedrijven voorstellen, die verwant zijn met elkaar en samen aan bepaalde projecten werken. Daarbij zal ik enkele feiten presenteren waarna zij hun visie op deze feiten en op deze problematiek naar voren brengen. Ik stel beide groepen even aan u voor. P&O Nedlloyd is de tweede grootste containerrederij ter wereld, met een omzet van vier biljoen dollar. Het verhandelt drie miljoen TEU en beschikt over een vloot van 138 schepen. P&O Ports is een van de drie grote wereldwijde stuwadoren in de wereld met een capaciteit van 8,5 miljoen TEU en 55 miljoen stukgoed. In Antwerpen is P&O Ports gevestigd sinds een jaar met 800.000 TEU ; en dat willen we opdrijven tot 100.000 TEU en 4,5 ton stukgoed ; P&O Nedlloyd met 130.000 TEU. Wij hebben de toewijzing gekregen van de concessie van de derde fase oost van het Deurganckdok waar wij een terminal bouwen met een capaciteit van 1,5 miljoen TEU.

Hoe ziet deze groep het probleem van competitiviteit van havens ? Eerst en vooral is er de grootte

van de schepen. Het economisch belang drijft de schepen op tot 10.000 TEU en meer. Dit leidt tot een grotere diepgang van 14 tot 15 meter. In de toekomst zullen de grotere schepen een capaciteit hebben van 14.000 TEU. Hiervoor is vooral de infrastructuur van de terminal, de noodzaak aan onmiddellijke en efficiënte capaciteit en de hinterlandverbinding van belang. Commercieel moet Antwerpen competitief blijven. Op het gebied van schepen betekent dat dat de diepgang competitief moet blijven. Voor de terminals moet het Deurganckdok onmiddellijk gerealiseerd worden. Elke vertraging gaat Antwerpen en de gemeenschap geld kosten. Voor het hinterland is het noodzakelijk dat de verbinding van Linkeroever via de IJzeren Rijn tot stand wordt gebracht. De fondsen hiervoor moeten beschikbaar gesteld worden vanuit de gemeenschap. Ik wil even het Deurganckdok en de IJzeren Rijn aanstippen ; doch ik wil voornamelijk spreken over schepen. De gemiddelde grootte van de schepen was in de jaren 1990 4.000 TEU. Op dit moment gaan schepen van 8.000 TEU tot 10.000 TEU en meer. De gemiddelde grootte klimt op. In verband met de diepgang tot op 12 meter is Antwerpen competitief met Le Havre, Rotterdam en Felixstowe. De maximum diepgang die schepen kunnen benutten om tij-ongebonden aan te lopen in Antwerpen is 12 meter. Daarboven zijn er verschillen.

Rotterdam is honderd procent aanloopbaar op 12, 13 en zelfs nog op 16 meter. De havens van Le Havre en Felixstowe zijn minder toegankelijk vanaf 13, 14 meter. De toegankelijkheid van Antwerpen daalt zeer vlug van zodra men over een diepte van 12 meter gaat.

Als volgens een van de ontwikkelingsschetsen van de LTV onmiddellijk tot een verdieping van de Antwerpse haven tot 13 meter wordt overgegaan, en later verder naar 14 en mogelijk 14,5 meter, verbetert de competitieve positie. Maar volgens ons is tij-ongebonden toegang tot op 13 meter een onmiddellijke noodzaak om de competitieve positie van Antwerpen te verzekeren en moet over de 14 tot 14,5 meter ook op korte termijn gesproken worden.

De heer Leo J.M. Berndsen, co-chairman P&O Nedlloyd en chairman Royal Nedlloyd : Vorig jaar heeft P&O Nedlloyd in Antwerpen een nieuw schip gedoopt : de P&O Nedlloyd Mercator. Met zijn 5500 TEU is dat een middenklasseschip. We hebben het op tijd aan wal kunnen krijgen, door er de helft van de lading uit te verwijderen. Een middenklasseschip kan vandaag Antwerpen dus niet getijdenvrij bereiken. Volgende week wordt in Rot-

terdam de P&O Nedlloyd Stuyvesant gedoopt. Dit schip, van 6700 TEU, kan met passen en meten Antwerpen bereiken. Maar dat vergt veel tijd. Toch is dit het middenklaseschip van morgen. Wil Antwerpen interessant blijven voor P&O Nedlloyd, dan zal het ten minste in staat moeten zijn om de middenklaseschepen van morgen te blijven bedienen : het beleid zou moeten gericht zijn op een ongehinderde toegang voor schepen tot 7000 TEU. Die schepen moeten ten minste geladen aan de wal kunnen komen. Daarvoor is een diepte nodig van 14 meter.

P&O Ports, P&O Nedlloyd en de Duitse stad Duisburg hebben zich geëngageerd voor de derde fase van het Deurganckdok. P&O Nedlloyd is daarvoor een ladingverbintenis aangegaan. Het succes van deze onderneming hangt in hoge mate af van de vraag of schepen van 5500 tot 7000 TEU ongehinderde doorvaart hebben op de Schelde. Ook als voorzitter van de Nederlandse Royal Nedlloyd steun ik volledig het beleid om tot een verdere uitdieping van de Schelde te komen.

Uit mijn persoonlijke contacten met leden van de Nederlandse regering weet ik dat zij zoeken naar een pragmatische oplossing, ze willen de besluitvorming in verband met de verdere verdieping zeker niet onnodig vertragen. Er is oprechte zorg over de hoogte van de kosten en over de pressie van milieugroepen, en niet het minst Zeeuwse emotie.

Ik geloof niet dat men Rotterdam wil bevoordelen. Men wil de aanvoer van containers grensoverschrijdend bekijken, bij voorkeur in samenspraak met België en Duitsland.

Lord Sterling, co-chairman P&O Nedlloyd en chairman P&O Steam Navigation : Het is niet aan mij om te zeggen wat Antwerpen moet doen. Ik kan alleen maar zeggen dat het mij een enorm plezier deed om Antwerpen te leren kennen. Ik ken misschien wel geen Nederlands, maar heb jullie bier wel leren smaken. Antwerpen is, net zoals Londen, een enorm levendige stad.

Alles begon in 1830 toen Lord Palmerston erin slaagde om een overeenkomst te sluiten. Je moet de geschiedenis kennen. Dit is belangrijk. Alle regeringen zouden die in feite moeten kennen. In deze achtergrond zijn Leo en ik partners. Ook in 1830 wilde P&O investeren in links rond Antwerpen. Toen investeerden we tot 250 miljoen.

Een andere belangrijke ontwikkeling is die van de IJzeren Rijn. Bij dit dossier komt ook de Duitse re-

gering te voorschijn. Veel mensen koesteren, net als ik, milieubekommernissen. In de komende 10 jaar zal het transport per container verdubbelen. Misschien is er momenteel wel een terugval te bespeuren in Japan, maar die zal niet lang meer duren. Door deze verdubbeling zal ook het belang van de water- en spoorwegen toenemen. Zeven jaar geleden hadden Leo en ik een discussie over de infrastructuur. Infrastructuur is immers heel belangrijk voor een onderneming als de onze.

Historisch gezien is Antwerpen een van de grootste handelssteden op het continent. Dus ofwel passen jullie aan en blijft Antwerpen een van de grootste handelssteden ofwel behouden jullie de huidige levenswijze en worden een soort Venetië of Brugge. Een haven heeft een hele infrastructuur nodig om een handelsstad te worden. Antwerpen is niet alleen een overslaghaven maar het is tevens belangrijk dat Antwerpen een hub-haven wordt.

Niemand ziet graag iemand anders in een dominante positie. Bremen, Rotterdam, Antwerpen : allemaal zijn het havens van een zelfde niveau. Wel moeten we competitief blijven ten opzichte van de rest. Daarom investeert P&O in Antwerpen. Het zou echter totaal onjuist zijn van mijn kant om te suggereren wat jullie wel en niet moeten doen. Maar in de ontwikkeling van jullie rivier is een ding wel zeker : indien de problemen niet aangepakt worden zal Antwerpen achterblijven.

Het probleem bij de beslissingen die binnen 3 tot 5 jaar genomen worden is dat de schepen, die moeten beantwoorden aan die beslissingen, nu al gebouwd worden. Op wereldschaal zie je nu al duidelijk waar de stops zijn voor de grote schepen. Antwerpen moet duidelijk maken dat ze deel wil uitmaken van deze lijnen. Deze handelslijnen worden nu immers al vastgelegd. Later is er geen weg terug. Indien je 3 tot 5 jaar nodig hebt om een beslissing te nemen, word je gewoon van de kaart geveegd.

2.2. Vragenronde en discussie

De heer Jan Penris : Alle deelnemers aan de hoorzitting pleiten duidelijk voor een verdieping van de Schelde. Van een reder had ik, eerlijk gezegd, niets anders verwacht. In de langetermijnvisie is er echter sprake van verschillende opties gaande van 13 tot 14 meter diepgang. Welke diepgang is nu, voor een reder, nodig voor schepen van 7.000 EU-ton ?

Een tweede vraag wil ik stellen aan Lord Sterling, niet in de hoedanigheid van reder, maar als die van

politicus die bekommerd is om de vrije scheepvaart op de Schelde. Mocht u in onze plaats zitten en u hebt 4 opties, gaande van 0 tot 14 meter, welke optie zou u dan nemen ?

De heer Johan Malcorps : We hebben hier al vaak gehoord dat de diepe ligging van Antwerpen in het hinterland een concurrentievoordeel is. Antwerpen heeft echter ook 2 grote nadelen. Vooreerst moet Antwerpen veel investeren in zijn hinterlandverbindingen namelijk de spoor- en waterwegen. Antwerpen heeft op dit vlak belangrijke troeven. De huidige discussie rond het goederenspoor is een duidelijk nadeel. Dit moet goedgemaakt worden.

Een tweede concurrentienadeel is de tij-ongebonden diepgang. Maar rekening houdend met alle factoren zoals de morfologie en het milieu is het de vraag hoe ver je hierin kan gaan. Er zijn immers de economische en de ecologische factoren die tegen elkaar afgewogen worden. Bij de discussie over de diepgang moet je toch ook rekening houden met de grenzen van 15 tot 17 meter ? Mijn vraag aan de mensen van P&O luidt dan ook of het feit van de landinwaartse ligging, gecombineerd met investeringen, Antwerpen een voldoende toekomst geven, los van die 15 tot 17 meter.

De heer Leo Berndsen : Ik wil reageren. Het schip Mercator dat we vorig jaar inwijdden, had een diepgang van 13,5 meter. We hebben het gedeeltelijk moeten leegmaken om het aan de wal te krijgen. De Stuyvesant zou 14 meter nodig gehad hebben. Schepen van 10.000 EU-ton hebben 14 meter diepgang nodig. De schepen van 5.000 tot 7.000 EU-ton, waar ik zonet over sprak, zijn over 5 jaar de middenklasse schepen. Als Antwerpen toch enige ambitie heeft, moet ze toch ten minste deze schepen kunnen bedienen. Kan het fysiek ? Van morfologie blijven wij af. Wij begrijpen wel dat de verschillende belangen afgewogen worden. Antwerpen moet in ieder geval de middenklasse schepen kunnen bedienen. Anders gaan de reders van een niveau van P&O hun ladingen verleggen. In dit geval nemen ze groot en klein mee.

Lord Sterling : Ik sluit mij volmondig aan bij mijn collega. Als je het besluit gisteren had kunnen nemen, dan moest men onmiddellijk naar de 13 meter-schepen gaan. Die 13 meter moet dus zo snel mogelijk bereikt worden. In dat geval kan je immers de handel aannemen die je wil. Later kan je dan nog beslissen of je wil dieper gaan dan 13 meter. Op die manier kunnen de grote bedrijven dan beslissen dat Antwerpen een wereldstad blijft. De verdubbeling van de wereldhandel zal zeker ge-

beuren. De omvang van de schepen zal dan een sleutelfactor worden.

De heer Roger Roels : Misschien kan ik het samenvatten. Het is de mening van beide firma's dat 13 meter een noodzaak blijft om middenklasse schepen te ontvangen. Nu is dit echter, ook binnen een bepaalde tijd van de dag die nog aannemelijk is, onmogelijk. Zelfs bij 13 meter wordt de window erg klein. Veertien meter houdt Antwerpen op de wereldmarkt. De beslissing voor schepen van 14 tot 14,5 meter kan dan wel later, binnen afzienbare tijd, genomen worden. De grootste schepen van 10.000 EU-ton gaan wel naar 15 meter diepgang.

De heer Robert Voorhamme : Er zijn tal van rapporten over de toekomstige ontwikkeling van de wereldhandel en toekomstige ontwikkelingen van het vervoer per container. Hier staat telkens in welke grootte van schepen men verwacht. Dat wordt steeds bepaald vanuit het standpunt van de reders. Het is zo dat de verdubbeling van de wereldhandel niet gelijk gespreid zal zijn over de wereld. Het is duidelijk dat in het Aziatisch deel de handel sneller zal toenemen. Maar ook voor West-Europa verwacht men een enorme stijging van het containervervoer. Schepen moeten nog terecht kunnen in de havens. Ik neem aan dat de Europese havens een toename van 5 tot 10 procent aankunnen, maar dat veel havens geen verdubbeling aankunnen. Buiten Rotterdam zijn er weinig havens die dit kunnen, tenzij havens die artificieel worden aangelegd zoals Willemshaven. Deze hebben allicht niet de ladingscapaciteit om de schepen rendabel te kunnen uitbaten. Als Antwerpen niet snel genoeg evolueert, moeten er andere havens gezocht worden. Naar welke havens zal men dan uitwijken ? Wat zijn de concurrenten van Antwerpen ? Waar kan men nog wel ongebreideld uitbreiden, grotere terminals bouwen ?

De heer Jo Vermeulen : Bestaat er een langetermijnvisie over de ontwikkeling van de schepen ? Komt er niet een bepaald punt waarop men niet meer geïnteresseerd is in landinwaarts gelegen havens ? Wat is de meest bepalende factor om te kiezen voor een bepaalde haven ?

Waarom sprak lord Sterling enkel over Antwerpen, moet een reder niet de hele omgeving bekijken ? Vorige week is gezegd dat niet groeien achteruitgaan is. Misschien kan men in dit verband beter zeggen : als men niet beweegt, gaat men achteruit. Er kan een taakverdeling zijn tussen verschillende havens.

De heer Ludwig Caluwé : Er wordt gezegd dat men gisteren al over 13 meter diepte zou moeten hebben beslist. Wanneer moet er beslist worden over de 14 meter ?

Momenteel is er een integratie aan de gang : transport, rederijen, verladers, achterlandvervoer worden één groep. Wat is doorslaggevend in de besluitvorming omtrent hoe het transport moet gebeuren ? Past men de lading aan aan de plaatsen waar de schepen kunnen komen of past men de schepen aan aan de lading ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : We wensen een gezamenlijk standpunt tussen Nederland en Vlaanderen in te nemen ten behoeve van de ontwikkeling van de havens. De natuurverenigingen stuurden aan op het niet nemen van een gezamenlijke beslissing. Denkt de heer Berndsens dat wij deze gezamenlijke stap kunnen zetten ?

Lord Sterling : Wij zijn hier om over Antwerpen te spreken. Als ik een half uur over Rotterdam zou gesproken hebben, zou u het snel moe geweest zijn. Natuurlijk zijn er ook andere grote havens. De bepalende factor om voor een bepaalde haven te kiezen is de klant. De beslissingen van de klant worden altijd bepaald door de kosten. De kosten voor infrastructuur zijn heel hoog in Europa. De koning in dit proces is de container en wat erin zit. P&O-Nedlloyd is vandaag niet enkel een rederij meer maar een intermodaal, logistiek bedrijf. We pikken de goederen op bij de producent en leveren ze af bij de klant. De havens zijn een deel van deze transportketting.

Antwerpen kan nooit een grote wereldhaven worden omwille van de geografische beperkingen. Antwerpen kan wel een sleutelpositie vervullen door de ligging en de aansluiting met de rest van Europa en de industriële productieplaatsen via een goed spoor- en waterwegennetwerk. Men is een grote haven aan het bouwen in Shanghai in Noord-China. De Chinezen zijn bezig hun spoorwegen en wegen hierop aan te sluiten. Daarom wordt het een strategisch belangrijke haven : door de verbindingen met het achterland en met de industriële productiegebieden. Dit is het belangrijkste punt.

Antwerpen heeft een goede ligging en zit in de positie om hier voordeel uit te halen. Dat is uw beslissing. Natuurlijk zijn er andere havens. Wij zijn geïnteresseerd in Le Havre, Barcelona, Bremen, Hamburg. Maar er zijn niet zo veel havens die over dergelijke achterlandverbindingen beschikken. Er zijn niet veel regeringen bereid om een nieuwe haven te bouwen met een spoorwegaansluiting en een

aantal nieuwe invalswegen. Niemand wil deze kosten op zich nemen. Antwerpen heeft goede uitvalswegen en goede spoorwegverbindingen. Het is aan u om te besluiten hier al dan niet voordeel uit te halen.

De heer Leo Berndsens : De groei is enorm. Toen ik in 1993 bij Nedlloyd begon te werken, vervoerden we tussen de 500.000 en 600.000 containers per jaar, afgelopen jaar waren het er meer dan 3 miljoen. Dat is dus een verzesvoudiging in 10 jaar tijd. De groei heeft de afgelopen 10 jaar steeds tussen de 7 en de 12 procent gelegen. Er komt dus zeker een verdubbeling. Daar zal een minder sterke groei van de wereldeconomie niets aan veranderen. Ik denk dat Antwerpen moet proberen in de wedstrijd te blijven. Antwerpen heeft een aantal aantrekkelijke punten. Ik denk dat de verschillende regeringen van Noordwest-Europa gezamenlijk moeten beslissen hoe de lading, die naar het binnenland van Europa moet, het best Europa binnenkomt. We moeten af van een concurrentie tussen de havens.

Het aanbod is groot genoeg om alle havens rendabel te houden, er is enorm veel lading. Ik heb trouwens gezegd dat ik bij de Nederlandse regering de bereidheid ervaar om dit grensoverschrijdend te bekijken. Het is onze opdracht om de lading zo goed en zo snel mogelijk bij de klanten te krijgen.

Is er nog interesse voor landinwaarts gelegen havens ? Eén van de voordelen van Antwerpen is dat, hoewel men er moeilijk de Schelde op kan varen, men dieper Europa binnendringt en beschikt over een goede achterlandverbinding. Hier kan Antwerpen voordeel mee doen.

Nedlloyd heeft beslist om, terwijl Antwerpen en Rotterdam nog volop aan het concurreren waren, zowel met Antwerpen als Rotterdam te werken. Onze taak is om de lading snel bij de klant te krijgen. We gebruiken elke haven, naargelang de efficiëntie voor een bepaalde vracht. Misschien moeten de rederijen een oproep doen aan de regeringen om grensoverschrijdend te werken.

Dat zou redelijk chaotisch kunnen eindigen in een overbuild van dure infrastructuur.

Wat de vraag van de heer Caluwé naar de datering betreft : ik heb het gevoel dat de fameuze schepen van meer dan 10.000 TEU er binnen vier tot vijf jaar zullen zijn. Zolang de capaciteitstoename ook schaalvoordelen met zich meebrengt omdat de gemiddelde kosten per haventoeegang verminderen, zal dat fungeren als economische drijfveer voor de

bouw van steeds grotere schepen. Zij zullen dan weliswaar steeds minder havens kunnen aandoen. Daarom zorgen wij ook voor eigen terminals in de strategische havens, juist om dat soort schepen nog te kunnen bedienen.

Op een handelsverbinding als Europa-Azië werken wij met verschillende loops, die niet alle dezelfde havens aandoen. Het is een roterend systeem. Sommige doen ook gewoon meer havens aan dan andere. Men kan het vergelijken met het verschil tussen stoptreinen en intercitty treinen. Wij kiezen voor de klant een loop die afhangt van de gewenste bestemming. Sommige loops zullen beter gediend zijn met een aanloophaven als Antwerpen, maar dat hoeft niet per se met schepen van 10.000 TEU te zijn. Toch moet men gekwalificeerd worden.

In elk geval steunen wij, met onze klanten, de Vlaamse ambities ten aanzien van Antwerpen.

Lord Sterling : Als we de ontwikkeling van de havenstructuren in verband brengen met de mondiale vrachtbewegingen, rijst de vraag of de vrachtschepen steeds maar zullen blijven groeien. Komt er nooit een einde aan die capaciteitstoename ? Welnu, ik geloof niet dat die groei gaat blijven duren. Vergeet niet dat de creatie van de tanker van een half miljoen ton een geesteskind was van de jaren vijftig en zestig. Nu zouden wij er niet van dromen om een dergelijk project op het getouw te zetten. De echte werkpaarden van het toekomstige vrachtsysteem zullen de schepen van 5000 tot 7000 ton zijn.

Laten we het dossier vanuit een zakelijk oogpunt bekijken. Waarom investeerde P&O zoveel in de Europese havens ? Omdat wij ervan overtuigd zijn dat continentaal Europa zijn infrastructuur zo goed mogelijk wil hanteren, dat wil zeggen zo concurrerend mogelijk zal willen zijn op wereldschaal. Zelfs als de havens in het Verre Oosten hogere groeicijfers kunnen voorleggen, dan zijn ze daarvoor in de eerste plaats afhankelijk van de Europese en de Amerikaanse consument. Ook al heeft Antwerpen nog een lange weg af te leggen om Singapore te benaderen als grootste haven, toch gaan wij ervan uit dat men uiteindelijk voor een common sense beslissing zal kiezen, dat wil zeggen : de infrastructuur gebruiken. Niet verdiepen verandert niets aan onze investering, want die deden we al, net zoals PSA. Wel is het zo dat in dat geval geen enkele operational manager van een grote containerline Antwerpen nog zal opnemen in zijn mainstreamroutes, wat overigens niet betekent dat men er niet meer zal komen. Voor alle duidelijkheid : dit is geen dreigement, maar een louter objectieve vaststelling.

Milieu is belangrijk, ik vind dat ook. Zelf bezit ik een boerderij in Engeland. Ik besef dat dat heel gevoelig ligt. Ons bedrijf houdt daar wel degelijk rekening mee.

De Antwerpse infrastructuur bestaat, uiteindelijk. Wij investeerden op grond van de overtuiging dat die haven iets te bieden heeft en kan terugkeren naar zijn vroegere glorie. In mijn land houdt elke regering er rekening mee als een select comité een oordeel uitspreekt over een project.

2.3. Toelichting Noord Natie – Hessenatie – PSA

De heer Philip Vangestel, voorzitter Noord Natie : De heer Michael Chia is ondervoorzitter van de afdeling International Business Development van de firma PSA uit Singapore. De heer Jan Pellens is afgevaardigd bestuurder van de Hessenatie, voorzitter van de Antwerpse Havengemeenschap en van de Vlaamse Havenvereniging.

De heer Michael Chia : Ik presenteer even in vogelvucht een beeld van mijn bedrijf. Vanaf de jaren zestig zijn wij bezig met conventioneel vrachtvervoer. De ontwikkeling naar de exploitatie van containerterminals is vooral een product van de laatste twee decennia. Vorig jaar behandelden wij in Singapore 17.000.000 TEU. Wij zijn dus een van de grootste ondernemingen in onze sector.

Op 1 oktober 1997 werd het bedrijf geprivatiseerd. Daarvoor was het een onderdeel van de Singapore Port Authority. De regelgevende functie werd op dat moment overgeheveld naar de Maritime and Port Authority of Singapore. Ons bedrijf is geheel in handen van de Temasek Holdings, een investeringsmaatschappij van de Singaporese regering. De uitgifte van aandelen wordt voorbereid.

Kritische succesfactoren zijn onze geografische ligging en onze vaste scheepvaartverbindingen met de Verenigde Staten, Japan, Europa en Zuid-Oost-Azië.

We hebben vier containerterminals in Singapore die in 2000 een totaal van 17,04 miljoen TEU afhandelden. 80 procent van de goederen worden via transshipment vervoerd en de andere komen altijd via Singapore. Momenteel hebben we geïnvesteerd in tien verschillende projecten in zeven landen. We zijn geïnteresseerd in de Antwerpse haven die een kritische locatie heeft. Er zijn heel wat voordelen aangezien het groeipotentieel aanwezig is. Toch zijn een aantal andere industriële factoren van belang.

We zien dat onze klanten steeds groter worden door fusie, overname of samensmelting. Er worden heel wat overnames gedaan wat de druk op de havens vergroot. Er worden namelijk andere eisen gesteld en er wordt een andere dienstverlening verwacht. We stellen vast dat de containerschepen groter worden. Ook de diepte wordt belangrijker. De vierde generatie schepen (1988) vereist een diepte van 13,5 meter en de vijfde een diepgang van 13,5 tot 14,5 meter. De volgende generatie zal een nog grotere diepgang hebben. De nieuwe containerschepen kennen een steeds grotere omvang. Ik geef een overzicht van de belangrijkste evoluties vanuit Azië. Zo doet Grand Alliance bijvoorbeeld de Antwerpse haven aan.

Voor de huidige vloot draait veel rond een diepte van 13,5 meter. Bij de nieuwe vloot stellen we een verschuiving vast naar een grotere diepgang. Daarvoor zal een diepte van 17,5 meter nodig zijn.

De klanten en de schepen worden groter. De havens moeten dan ook investeren om tegemoet te kunnen komen aan de eisen van hun klanten. De volgende jaren moet daarmee rekening gehouden worden. We hebben ons geëngageerd om de haven van Antwerpen uit te bouwen, maar dan moeten wel een aantal factoren aanwezig zijn om dat mogelijk te maken.

De heer Philip Vangestel : De activiteiten die we de voorbije decennia ontwikkeld hebben, zijn in de richting van de containers gegroeid. Wat betreft de ontwikkeling op de Rechteroever voor de sluizen stellen we vast dat de containers op het Delwaidedok en op de Schelde van een heel andere dimensie zijn. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat de vraag veranderd is en met het feit dat de containerschepen die de haven aanlopen, inmiddels meer dan 6000 TEU bedragen. Die terminals hebben wel tot gevolg gehad dat het kapitaalintensieve van een dergelijke investering voor veel bedrijven tegen een dergelijk tempo een moeilijke opgave werd.

Het Delwaidedok werd door Noord Natie als eerste in gebruik genomen in het begin van de jaren '80. Bijna 20 jaar later waren we aanwezig op de Schelde en hadden we via autofinanciering heel wat bijeen gespaard. Toen we twee jaar geleden hebben beslist om ons te versterken, ging onze aandacht uit naar Hessenatie. Zowel op het Delwaide als het Churchilldok kunnen we als burens heel wat meer flexibiliteit aanbieden aan onze klanten die met de wisselende lengte van hun schepen telkens in de haven onmiddellijk behandeld willen worden en steeds grotere ladingen aanvoeren die een zeke-

re dimensie van achterland op de terminals vereisen.

Een cashflow van 3 miljard frank is ontoereikend met de projecten die zich in versneld tempo aandienen. We zochten in eerste instantie naar een kapitaalcrachtige partner die vertrouwd was met een terminaloperator. We staan op het punt om met PSA tot een groter samenwerkingsverband en een grotere participatie te komen. We zijn ervan overtuigd dat we met die knowhow in staat zullen zijn om de Antwerpse haven verder uit te bouwen en onze concurrentiepositie te verdedigen tegenover de omliggende havens die een zeer gelijklopende politiek van schaalvergroting voeren. Uit de cijfers blijkt dat 50 procent van onze activiteit zich situeert in de containers en dat de klassieke commodities waarin we nichespelers zijn, met name fruit, koffie, cacao en suiker, steeds meer in container worden vervoerd. Hetzelfde geldt voor staal en auto's.

De groei bedraagt 10 procent voor het laatste decennium. In vergelijking met de grote concurrent Rotterdam is dat niet slecht en in de range mag dat elke vergelijking doorstaan. Het marktaandeel groeide in het jaar 2000 ten opzichte van tien jaar geleden. Als Noord Natie en Hessenatie gezamenlijk een mooi cijfer voorleggen, dan is die groei uitsluitend te danken aan het feit dat we aanwezig zijn in het segment van de containers.

Waarom is de verdieping een noodzaak vanuit het oogpunt van een containeroperator ? Er is de schaalvergroting van de containerschepen. Het is duidelijk dat een diepgang van 11,60 meter als een minimum aanzien wordt voor de grote alliances die ons aanlopen en die nog verdere plannen hebben. De Grand Alliance is een van de hoofdklanten van Antwerpen, zeker van de Noordzeeterminal. Hapag-Lloyd bouwt en zal zijn 7000+ klasse vanaf volgend jaar in gebruik nemen en heeft een diepgang nodig van 14 en 14,5 meter. Het schip zal 320 meter lang zijn. 30 procent van de containerschepen die in aanbouw zijn, behoren tot de 5000 TEU-klasse. Het tijgebonden aspect wordt steeds belangrijker. Voor de containerschepen kunnen we alleen maar voorwaarts dus dieper denken.

Voorts is er de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. We merken dat de schepen die gebruikt werden in de Pacific doorgeschoven worden naar de North Atlantic-trade. Bij de Pacificschepen van 4000 tot 5000 TEU-klasse zal in eerste instantie de nieuwbouw van 7 tot 8000 worden ingezet. Op de North Atlantic komen de schepen van 5000 TEU in de vaart. Gezien Antwerpen graag de

verbinding is tussen Oost en West, Noord en Zuid maar ook verder over de Atlantic is het belangrijk dat we een antwoord hebben voor beide. De Antwerpse haven speelt al een tijd mee omdat hij diepgang heeft en een natuurlijke ligging. Het is in al zijn facetten een grote haven. 40 procent van de lading wordt binnen de 50 kilometer aangeboden rond de haven en 30 procent situeert zich in de straal van 51 tot 300 kilometer. Het onmiddellijk hinterland is enorm belangrijk voor die reders. Het is de aantrekkingskracht van een ladinggenererende haven. Het zijn containerstromen die landinwaarts bestemd zijn. Het 'hub of transshipment' is ook gedeeltelijk aanwezig en bedraagt 15 procent. MSC is een gebruiker van de transshipmentfaciliteiten en de grootste klant van de haven wat de containers betreft.

In 1999 bedroeg de getijde-onafhankelijke diepgang in de haven van Antwerpen 11,6 meter. Antwerpen is zo een middenmoot in de Le Havre-Hamburg-range. Als het meezit en we een beroep kunnen doen op loodsen en slepers halen we 12,5 meter. Zonder een verdieping tot minimaal 13 meter zullen we echter worden voorbijgestoken door nagenoeg alle andere havens in de range. De containerschepen doen meestal zowel Antwerpen als Hamburg-Bremen aan. We moeten dus minstens dezelfde diepgang hebben.

We zijn complementair ten opzichte van de havens van Vlissingen en Zeebrugge. De haven van Vlissingen is vooral gericht op de Maasvlakte. Het is een diepzeehaven die geschikt is voor de zesde generatie containerschepen en is vooral gericht op transshipment. Ook de haven van Zeebrugge heeft heel wat troeven in vergelijking met de haven van Antwerpen. Het spoor en de binnenvaart zijn er niet te vergelijken met wat Antwerpen kan bieden.

In Antwerpen werd reeds 16 miljard frank geïnvesteerd in containerterminals. Gedurende de volgende tien jaar zullen we nog een bijkomende 8,7 miljard frank investeren. De infrastructuur is afgestemd op het ontvangen van de vijfde generatie containerschepen. Momenteel kunnen we schepen van 6000 TEU aan ; als een volgende fase zou worden opgestart zouden we tot 7000 TEU aankunnen. We willen zo snel mogelijk een verdieping tot 13 meter. Dat zien we niet als een eindpunt, maar eerst moeten een aantal andere zaken in verband met de maritieme toegankelijkheid van de Schelde worden bekeken.

2.4. Vragenronde en discussie

De heer Jan Penris : De terminals kunnen volgens de heer Vangestel momenteel de vijfde generatie van containerschepen aan. Hoe zit het met de zesde generatie containerschepen van 10.000 TEU ? Dat zal een aanpassing vergen van kranen, pleininrichting, kaaien en dokken. Hebt u de ambitie om deze zesde generatie te ontvangen ? Beschikt u daartoe over voldoende financiële draagkracht ?

De heer Jo Vermeulen : 30 procent van de schepen die nu gebouwd worden hebben een capaciteit van meer dan 5000 TEU. Heb ik dat goed begrepen ?

De heer Philip Vangestel : Dat klopt.

De heer Jo Vermeulen : Hoelang gaat een generatie containerschepen mee ? Hoelang zal de huidige generatie nog varen ?

De heer Robert Voorhamme : Er bestaat een verschil tussen containers die bestemd zijn voor transshipment en containers voor gewoon laden en lossen. Wat is het verschil in toegevoegde waarde tussen beide soorten ?

De heer Philip Vangestel : Onze kaaimuren kunnen schepen ontvangen tot een diepgang van 17 meter. De 7000 TEU-klasse zal 17 containers breed zijn aan dek. Onze kranen kunnen een breedte van 18 meter aan. Mits beperkte kosten kunnen we zelfs tot 20 meter gaan. De Europa- en de Noordzeeterminal op de rivier zijn afgestemd op deze containerschepen. Voor wat betreft de pleininrichting houden we vast aan het gegeven van de strall carriers. Terminals van 400 tot 500 meter lang hebben beperkingen ten aanzien van de nieuwe generatie containerschepen. Bij uitbreiding van de Noordzeeterminal zullen we de stacking aanpassen (dit wil zeggen : de containers in blok zetten) om de capaciteit te verhogen. Dat was van bij het begin te voorzien. We pogen ons te richten op een categorie van 6000 TEU.

Hoe zit het met de leeftijdscyclus van een schip ? Het gaat sneller en sneller. Velen worden door Maersk, de grootste reder, in snelheid gepakt. De reders proberen op deze manier het verschil te maken ten opzichte van de concurrentie. De mogelijkheden van schepen van 12.000 TEU worden momenteel onderzocht. Begin 1996 voer de eerste 4000 TEU'er de Antwerpse haven binnen ; nu wachten we op 7000 TEU ; de mogelijkheid van

12.000 TEU wordt al bestudeerd. Het is moeilijk om de precieze duur van een cyclus te bepalen, maar een generatie zal geen 10 of 15 jaar meer meegaan. We hebben niet de bedoeling om de grootste schepen te kunnen ontvangen ; we willen enkel de bestaande klanten behouden. In een eerste fase is er daarom een diepgang van 13 meter noodzakelijk. We hebben niet de bedoeling om een transshipmenthaven te zijn.

De heer Jan Pellens, afgevaardigd bestuurder Hessenatie : Het is zeer moeilijk wetenschappelijk vast te stellen wat het verschil in toegevoegde waarde is tussen een transshipment-container en een container bestemd voor gewoon laden en lossen. Een transshipment-container wordt gelost, blijft op de kade staan en vertrekt vervolgens met een ander schip. Een container voor gewoon laden en lossen blijft niet op de kade staan, wordt op de kade leeggemaakt of gevuld, wordt soms nog hersteld, wordt vaak naar het hinterland vervoerd en ondergaat in de fabriek doorgaans nog andere bewerkingen : deze containers ondergaan dus veel meer bewerkingen.

De heer Ludwig Caluwé : Er zijn al studies gemaakt die aantonen wat de gevolgen zijn voor de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen als er geen verdieping plaatsvindt : op het vlak van verlies aan toegevoegde waarde, verlies aan inkomsten voor de federale en Vlaamse overheid enzovoort. Wat betekent het eigenlijk voor een concreet bedrijf ? 40 procent van de lading in Antwerpen wordt binnen een straal van 50 kilometer afgezet.

De heer Philip Vangestel : Uw vraag is niet eenvoudig te beantwoorden. Als terminaloperator kan ik me niet voorstellen dat de Schelde niet verder zou worden uitgediept. De investeringen die we gedaan hebben gaan dan verloren.

Voor wat betreft de gebruikers zal er een hele verschuiving tot stand komen op het vlak van toegevoegde waarde. De vele expeditiebedrijven vormen een zeer belangrijke bron van rijkdom. Ze vestigen zich in de buurt van havens. Er zullen belangrijke verschuivingen plaatsvinden bij de expeditiebedrijven. Onder andere de bedrijven die zich bezighouden met maintenance en repair zullen zich rond de mainports vestigen. De groep van Noord Natie en Hessenatie en de randbedrijven zullen tweemaal nadenken vooraleer ze verder in Antwerpen investeren.

De heer Jan Pellens : Een willekeurig bedrijf in bijvoorbeeld Hasselt dat zijn containers niet via Antwerpen kan verschepen en moet uitwijken naar bij-

voorbeeld Rotterdam, betaalt ten minste 5.000 frank extra transport. Dat is dus een concurrentieverlies van 5.000 frank.

De heer Robert Voorhamme : Hessenatie heeft beslist om te investeren in de terminal van Vlissingen. De verschillende havens van het Schelde-estuarium zijn complementair. Hoe ziet u dat precies ? Welke schepen zullen naar Antwerpen komen en welke naar Vlissingen ? Hoe zal de lading vervoerd worden ? Zal de lading vanuit Vlissingen naar het achterland vervoerd worden of via de haven van Antwerpen ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Het nieuws over PSA, Hessenatie en Noord Natie heeft velen een tiental dagen geleden verrast. Anderen vonden het boeiend en positief. Nog anderen hadden er vragen bij. Wel wetend dat de Temasek Holdings heel rationeel beslissen, zal de keuze van Antwerpen gebaseerd zijn op een grondig onderzoek. Antwerpen is enerzijds gekend voor de kwaliteit van zijn arbeid en anderzijds is het ook de toegang tot meerdere Europese havens. U beslist tegelijkertijd om te investeren in Vlissingen. Mag ik daaruit afleiden dat u niet alleen voor Antwerpen kiest, maar eigenlijk voor Europa ? Ik zou dat heel positief vinden omdat de concurrentie tussen de verschillende havens zo verdwijnt.

De heer Michael Chia : Momenteel hebben we twee belangrijke bedrijven in Genua en Venetië. We hebben een concessie afgesloten om in Portugal – meer bepaald in Sines – een nieuwe terminal te bouwen. We beschikken niet over een bruggenhoofd in Noord-Europa. Antwerpen speelt volgens ons een sleutelrol onder de Noord-Europese havens. Eén van de redenen waarom we beslist hebben in Antwerpen te investeren, is de markt en arbeid. Ons uiteindelijke doel is duidelijk : we willen een hub in Noord-Europa.

De kracht van Antwerpen zit in zijn transatlantische handel. Ze kunnen er geen grote schepen aan, maar wel grote volumes. Voor ons is het cruciaal dat we over vijf jaar grote schepen kunnen behandelen.

De heer Jan Pellens : Waarom hebben wij beslist in Vlissingen te investeren ? We zijn ervan overtuigd dat er in de loop van de volgende decennia onvoldoende plaats zal zijn om alle schepen te behandelen. Als er een ruimtegebrek ontstaat in Zeebrugge en Antwerpen, moeten we ruimte zoeken op een andere plaats. We lezen dat niet alleen in allerhande wetenschappelijke studies maar merken ook waarmee de reders bezig zijn. Grote reders willen

hun dedicated terminals zelf uitbreiden. Dat is niet alleen lucratief, maar zo vermijden ze ooit te moeten bedelen bij een behandelaar om te mogen behandeld worden.

Wij denken dat Vlissingen een andere roeping heeft dan Antwerpen. Vlissingen is als kusthaven beter geschikt voor transshipment dan Antwerpen. Antwerpen heeft een relatief bescheiden aandeel van 8 procent van de Europese transshipmentsector omwille van zijn landinwaartse ligging. In Vlissingen willen we als transshipment haven vooral enkele Engelse havens en Rotterdam concurrentie aandoen. Een ander voordeel van Vlissingen is zijn natuurlijke diepgang.

Op welke manier zal de lading in de haven raken of eruit vertrekken ? Welk type lading zullen we behandelen ? Op die vragen kan ik niet zomaar antwoorden. We zijn er wel van overtuigd dat Vlissingen een rol zal spelen naast Rotterdam en Antwerpen. Antwerpen genereert zijn eigen lading. Rotterdam ook, zij het in mindere mate. Als we het volledige Europese hinterland bekijken, moeten we toegeven dat de verbindingen van en naar Vlissingen niet zo uitstekend zijn als die van en naar Antwerpen. Desondanks hebben we er alle vertrouwen in : de verbinding met het Europese hinterland zal vanuit Vlissingen vlot verlopen.

Minister Steve Stevaert : We hebben al meermaals gehoord dat de Nederlandse en Vlaamse havens moeten samenwerken. De haven van Antwerpen scoort goed omwille van zijn specifieke ligging die ook een aantal nadelen heeft, die eventueel door middel van overheidsinvesteringen weggewerkt kunnen worden. Het goede sociale klimaat en de lage kosten zijn een ander pluspunt van Antwerpen ten opzichte van Rotterdam. Welk effect zullen de recente evoluties in het PSA-dossier hebben op de kosten ? Zal de concurrentie niet afnemen wat gevolgen kan hebben voor de prijs ? Wat is de toekomst van Antwerpens kritische succesfactoren ?

De heer Philip Vangestel : Het is PSA erom te doen dat we over gegevens van expansie spreken ook in verband met tewerkstelling. De lonen in de haven zijn niet slecht, maar hiertegenover staat een faire prestatie. Wij kunnen bogen op een zekere fierheid van onze havenarbeiders over hun prestaties. Het kostprijsselement blijft natuurlijk belangrijk, doch een goede productiviteit laat een zeker marge toe. Als we op die mentaliteit kunnen blijven rekenen vormt dat samen met investeringen in technologie en knowhow, een geruststelling waardoor we een voorsprong behouden. Als we op lange termijn de huidige termen bekijken en het

verschil in continuïteit en prijsstelling zetten naar de verwachtingen van PSA, dan blijven we goedkoper dan Rotterdam en Hamburg, wegens een hogere kost voor de reders om de rivier op te komen. PSA is er zich van bewust dat in de prijszetting de investering niet snel moet terugverdiend worden.

De heer Michael Chia : Ik wil nog even de tendensen aangeven in vergelijking met Singapore, waar de servicewaarde van de klant de competitie uitmaakt. Als we het tarief van de interne scheepvaart vergelijken met Hongkong dan is Singapore goedkoper, omdat we voor 80 procent overslaggoederen verhandelen. Dit is een ander gezichtspunt : de goede en efficiënte service geeft een meerwaarde voor de klant. Nu zijn we nog geen aandeelhouders, doch we willen dit bekijken als toekomstmogelijkheid. Antwerpen kan concurreren met andere havens in Noord-Europa, als we ons spiegelen aan Singapore. We hebben zelfs goederen verloren aan Malta ; dus Antwerpen kan zich niet in een isolement zien. Er zijn zowel complementaire als concurrentiële factoren. Wij hebben contacten om in Antwerpen te komen. Singapore is beter gesitueerd dan Hongkong en toch goedkoper.

De heer Jo Vermeulen : De verdieping is nodig om competitief te blijven. Maar als we het andersom bekijken, zal er veel trafiek verloren gaan door de niet-verdieping of door de verdieping tot 12 of 13 meter ; vermits we toch reeds beschikken over dedicated terminals ? Heel veel van wat toekomt is bestemd voor het hinterland binnen 50 – 60 kilometer en dus is de grootte van de trafiek daarop afgesteld. Zou het de grootte van de trafiek beïnvloeden, gezien de gunstige parameters die mensen nopen naar Antwerpen te komen ?

De heer Philip Vangestel : De tendens is duidelijk. Het transshipment wordt vermeden, wegens kosten voor de reder. Als dat toch gebeurt, streeft men toch naar grotere eenheden om hun weg te vervolgen. Ook bij de kleinere schepen doet de schaalvergroting zich voor. Uit de klassieke feedergegevens tussen Antwerpen en Rotterdam leiden we af dat de maximumcapaciteit kan bereikt worden ; zeker per spoor. Op de zeeterminals doen zich regelmatig congestieproblemen voor. Het verkeer zoekt andere wegen. Bovendien hebben we jarenlang geprobeerd om zeeschepen rechtstreeks binnen te krijgen ; dit is veel interessanter qua service naar de eindklant toe, zowel in kost als in tijd. Het maakt ons achterland competitiever. Voor ons is het zeker lucratiever om zeeschepen te behandelen dan de binnenschepen die in kleinere aantallen binnenlopen. Nu bevinden we ons in die fase dat die klassieke grote diensten met minstens één

string Antwerpen aanlopen. Dus moeten we ons richten op 13 meter en wel zo snel mogelijk om die schepen van 14 en 14,5 al ruimere flexibiliteit te geven in hun eengetijvaart terug naar zee. Dan bestaat er weinig kans tot grand alliances in de toekomst. Het is economisch interessant zeeschepen rechtstreeks te hebben voor de vele activiteiten en qua kostenplaatje en verdiensten. De toeleveringsbedrijven vestigen zich in logistieke centra. Indien wij niet over directe havenpoorten zouden beschikken, zou dit leiden tot logistieke verschuivingen.

3. Uiteenzetting door professor Patrick Meire, departement Biologie, onderzoeksgroep Ecosysteembeheer UA-UIA

3.1. Toelichting

Professor Patrick Meire, departement Biologie, onderzoeksgroep Ecosysteembeheer UA-UIA : Ik probeer vanuit een ecologische achtergrond het project LTV te evalueren. De LTV gaat niet echt over de verdieping maar wel over de ontwikkeling van het estuarium in het algemeen waarin de vaargeul en de toegankelijkheid slechts facetten zijn.

Morfologie is de basis voor een aantal habitats : geulen, platen, slikken, schorren, dijken en eventueel valleigebieden. De hydrodynamica bepaalt het sediment en het getij. Tussen de hydrodynamica en de morfologie bestaat een belangrijke wisselwerking, die bepaald wordt door de bovenafvoer, de zee, dijkwerken, baggerwerken enzovoort. Het hele chemische gebeuren is de derde component van het ecosysteem. Dat ecosysteem heeft een aantal natuurlijke maar ook economische functies.

Biodiversiteit kunnen we opsplitsen in 2 facetten : structurele en functionele. Structurele biodiversiteit gaat over de organismen en de habitats. Daarbinnen zijn in een estuarium zeer grote gradiënten : verticale gradiënten – van de geul over de platen, over de slikken naar de schorren – en horizontale gradiënten, die gekenmerkt zijn door het zoutgehalte – van de zoute schorren over de brakke schorren naar de zoetwaterschorren. Het zoutgehalte heeft een belangrijke impact op de diversiteit van de organismen die er voorkomen. Ook binnen elk stukje (een plaat, een geul, een slik) is er nog een zeer grote variatie. Er is dus een zeer grote biodiversiteit. Bepaalde fauna en flora komen uitsluitend in het Schelde-estuarium voor. De volledige gradiënt, van zoet naar zout, is uniek. Die diversiteit aan soorten binnen het Schelde-estuarium ligt aan de basis van de verschillende beschermingsrichtlijnen.

De voorbije jaren hebben een heleboel ingrepen in het estuarium plaatsgevonden : landwinning ten behoeve van de landbouw en nadien van de industriële ontwikkeling ; dijkwerken van het Delta- en het Sigmaplan ; vervuiling en baggerwerken. Deze ingrepen veroorzaken habitatverlies. Ze veranderen ook de relatieve verhouding van slikken, schorren en platen ten opzichte van elkaar. Er treedt bovendien ook habitatdegradatie op : verandering in de samenstelling van sedimenten en in de hoogteligging van verschillende habitats. Ten slotte is er ook de vervuiling.

Welke invloed heeft dit alles op de aanwezigheid van soorten ? Het antwoord daarop is niet eenvoudig. We zien een grote jaarlijkse variatie in de Benedenzeeschede maar men kan niet zonder meer stellen dat de aantallen er drastisch zijn af- of toegenomen. In de Zeeschede zelf is er een duidelijke toename maar daar interfereert de verbetering van de waterkwaliteit met andere factoren. Bovendien krijgen we steeds kleinere gebieden door de fragmentatie van de habitat. Er is wel een zeer belangrijk oppervlakte-effect naar de biodiversiteit. In een kleine schor zijn er weinig soorten broed- en watervogels, in een grote schor veel. Ook de impact van vervuiling is duidelijk. Zo wordt het verschil in aantal soorten macrobenthos volledig door die vervuiling bepaald. De zeer belangrijke structurele biodiversiteit in de Schelde staat dus onder druk door het verlies aan habitat en door vervuiling ; de habitatdegradatie is daar voor een deel aan gekoppeld.

Om te weten of dit consequenties heeft, moeten we kijken naar de functionele biodiversiteit. Men kan veel verschillende vormen van functies bekijken in een ecosysteem : biologische productie, biogeochemische omzettingen, komberging en plaats voor sedimentatie zijn daar onderdelen van.

In het kader van de langetermijnvisie ziet men 17 verschillende dergelijke ecosysteemfuncties, die kunnen bepaald worden en die van belang zijn in het estuarium. Ik zal er een of een paar uitlichten. Een voorbeeld is stikstof. Voor stikstof is het zo dat er ongeveer 66.000 ton per jaar het estuarium verlaat naar de Noordzee. We stellen vast dat de fytoplanktonproductie ongeveer 100 gram/m³ is, terwijl we veel meer verwachten. De productie van het estuarium staat in functie van de input. De Westerschelde heeft af te rekenen met een productiedaling en een grote input. De gevolgen zijn voor rekening van het estuarium. Door de lage productie spoelen de nutriënten naar de zee. Alle stikstof binnen het estuarium kan dus niet verwerkt worden door een hypotheek op de productie en

stroomt dus naar de Noordzee. Hier krijgen we dan de vorming van flagellaten in plaats van diatomeeën. Essentieel hierbij is dan dat de Noordzee niet meer te beheren is en dat we gevolgen krijgen voor het visbestand. De Noordzee wordt hypertroof. Alle stoffen kunnen we niet opvangen in de Noordzee. Het estuarium is immers de laatste fase waarin je nog iets kan doen aan de stoffen die naar de Noordzee gaan.

We krijgen zowel horizontale, verticale als interne gradiënten van de fluxen. Veel schorren liggen langs de geulen. Aan de ingang van de krekken, die langs de schorren liggen, is er in de verschillende seizoenen een netto-import van stikstof. De schorren zijn ook de biochemische filter van het estuarium en spelen dus een cruciale rol voor bijvoorbeeld de stikstofvracht. Een van de essentiële punten is dus duidelijk de relatie tussen de ecosystemfunctie en de soorten rijkdom. Dit is allemaal heel logisch.

Als men met een soort zit, dan moet de conditie perfect zijn voor die ene soort. Indien die conditie niet perfect is, dan is er ook geen groei. Krijg je meerdere soorten en veranderen de condities continu, dan kan de ene soort meer produceren en zie je dat de verschillende soorten ook verschillend gaan produceren. De ene soort zal de andere wel niet vervangen. We krijgen dus wel een cumulatief effect van die soorten.

We hebben duidelijk relaties tussen soortenrijkdom, structurele biodiversiteit en functionele biodiversiteit. De structuur van de biodiversiteit hangt af van alles wat we doen. Tevens heeft de biodiversiteit een effect op de ecosystemfuncties.

Andere zaken zal ik snel overlopen. De komberging is bijvoorbeeld ook een belangrijke ecosystemfunctie. Het is het bufferend vermogen van de rivier om water op te vangen. Indien de komberging daalt dan heeft dit ook implicaties voor de hoogwaterstanden. In de Westerschelde kunnen de hoogwaterstanden bijvoorbeeld perfect gerelateerd worden aan de daling van kombergingen.

Heel kort kan men stellen dat de verschillende zaken zich naar monetaire effecten vertalen. Bij een daling van de komberging krijgt men dus een verhoogde waterstand. Men moet de dijken verhogen voor de veiligheid, anders dreigen overstromingen. Verdwijnt die functie dan moet je als maatschappij gaan investeren om precies die verdwenen functie te vervangen. Men zal bijvoorbeeld ook moeten investeren in tertiaire zuivering om de stikstof uit het water te halen, bij het verlies van detri-

nificatie. We moeten zaken zelf gaan doen in gebieden met een belangrijke ecologische waarde. De waarde van een estuarium is, omwille van haar diverse ecologische functies, enorm groot. De waarde van 22.000 dollar per hectare, per jaar is in grote mate gekoppeld aan die functies. We kunnen hier verder op ingaan.

Belangrijk om weten is dat het ecosysteem veel belangrijke functies heeft voor de maatschappij. Het verlies van deze functies heeft ook economische implicaties. Deze ecologische functies staan echter zwaar onder druk. Tot hier de situering van het ecosysteem.

De vraag waar het eigenlijk over gaat is de vraag op welke manier we in de toekomst met de ecosystemen zullen omgaan. Kan een verdere verdieping een invloed hebben op het ecosysteem? Ook al besef ik terdege dat vele aanwezigen hier zouden willen dat ik hier negatief op antwoord, toch moet ik stellen dat een verdieping wel degelijk invloed zal hebben. De verschillende organismen die voorkomen zijn immers gebonden aan omstandigheden.

De kans dat een bepaalde soort voorkomt, is bijvoorbeeld afhankelijk van het zoutgehalte. Bepaalde soorten gaan verdwijnen indien het zoutgehalte verandert. Andere dan weer gaan precies terugkomen bij een wijziging. Dit alles heeft zijn impact op het ecosysteem.

Indien er een stijging of een daling is van de stroomsnelheid dan is dit gerelateerd aan het voorkomen van soorten in functie van een minimale of maximale ebstroom. De meeste soorten hebben een voorliefde voor een lagere stroomsnelheid. Slechts weinig soorten verkiezen een grotere. Voor alle soorten heb je een heleboel parameters die gelinkt zijn aan onze ingrepen in het estuarium.

De biochemische reactor, waar stoffen omgezet worden, is volledig afhankelijk van de organismen en de sedimenttypes. De functies worden dus bepaald door het moment en de plaats van optreden. Nemen we bijvoorbeeld de biomassa van bodemdieren in relatie met het percentage slib in de bodem. Dit geeft aan dat er in grove bodems veel minder bodemdieren aanwezig zijn. Er is niet alleen een effect naar soorten, maar ook naar massa's en naar aantallen. De synthese is dat de ecosystemen met hun ecosystemfuncties invloed hebben op de biotopen. De ecosystemen leveren goed en services op voor het economische systeem dat op zijn beurt dan weer zorgt voor het welzijn. Over dit laatste zou het nu moeten gaan. Economische acto-

ren hebben een invloed op het ecosysteem. Momenteel staan de economische actoren steeds voorop en komt het ecosysteem steeds achteraf. Dit zou anders opgelost moeten worden. We hebben een ecosysteem met ecosysteemfuncties. We moeten de economie aanpassen aan de mogelijkheden van het systeem. Anders raken we zeker in moeilijkheden. Dit is het geval voor de homeostasis. Op een bepaald ogenblik heb je een ingreep waarbij de thresholdwaarde werd overschreden. Op dat ogenblik zal het systeem blijvend veranderen. Men krijgt geen vogels meer en men kan de vaargeul maar met veel kosten openhouden. Dit blijft een moeilijk punt. Verder onderzoek hiervoor is nodig.

Verdere ingrepen via morfologische en hydraulische verandering zullen invloed hebben op het systeem. De structuur van het systeem zal veranderen. Vandaar is mijn uitgangspunt, naar de toekomst toe, dat de ecosysteemdooelstellingen zouden voorop gesteld worden. Welke maatregelen zijn hiervoor nodig? De acties rond het verdiepen en de baggerwerken gaan dan deel uitmaken van de maatregelen rond het beheer van het ecosysteem. Het systeem moet dus helemaal omgedraaid worden.

Dat wil niet zeggen dat de haven van Antwerpen niet meer bereikbaar moet zijn. Ik zeg gewoon dat de logica van de verschillende punten moet gevolgd worden. Sommigen denken dat deze redenering een utopie is en dat de economische activiteiten moeten primeren. Daarom zou ik willen verwijzen naar het schema waarbij milieukwaliteit wordt uitgezet ten opzichte van investeringen. We hebben een ideale situatie A, waarin na verloop van tijd de milieukwaliteit afneemt. Wanneer we geen inspanningen doen voor het milieu, neemt de kwaliteit verder af en zal men een besparing realiseren bijvoorbeeld door geen maatregelen te nemen voor de uitbreiding van het estuarium. Wanneer men echter terug wil naar het oorspronkelijk niveau, dan zijn de kosten hiervoor veel groter dan de besparingen die men gerealiseerd heeft. Het kost ons veel meer om bijvoorbeeld vervuiling op te lossen, dan om te voorkomen. Veel van de investeringen in het begin zullen daarenboven weinig renderen.

In de toekomst moeten we de ecologische functies voorop zetten. Ze zijn belangrijk op zich, maar ook voor het economisch functioneren vervullen ze een rol. Bij het formuleren van de ecologische functies moet het behoud van de biodiversiteit voorop staan. Dat is trouwens een internationale verplichting. In belangrijke mate moet deze systeembenadering de leidraad zijn voor de manier waarop we met het estuarium omgaan. Het is moeilijk om dat

te realiseren. In het kader van de langetermijnvisie is een nota gemaakt over het functioneren van de ecodoelstellingen.

We moeten het estuarium zien als een onderdeel van het volledige stroombekken, waar water via het estuarium naar de Noordzee stroomt. Het estuarium vormt dus een trechter tussen het bekken en de Noordzee. Dat is een unieke kans om een filter te maken en de vervuiling te verkleinen vooraleer het water in de Noordzee terecht komt, waar men er niets meer aan kan doen. Bij het formuleren van kwaliteitsdoelstellingen, kunnen we uitgaan van de noodzakelijke reductie van stikstof en fosfor in de Noordzee. Van daaruit kunnen we de hoeveelheid stikstof en fosfor bepalen die we via het estuarium uit het water moeten verwijderen. Aan de hand daarvan kunnen we de oppervlakte van de habitats bepalen. Zo kunnen we uit de functies, de nodige oppervlakten voorspellen en doelstellingen formuleren.

Het concept van ecosysteembeheer gaat verder dan natuurbeheer. Nog al te dikwijls wordt het behoud van natuurwaarde in het estuarium aanzien als het behoud van individuele reservaten. Het ecosysteembeheer richt zich op het formuleren van expliciete doelen. Deze doelen zijn aanpasbaar en moeten via monitoring en onderzoek gevolgd worden. Ze zijn gebaseerd op de beste inzichten over ecologische interacties en processen nodig om de ecosysteemsamenstelling, -structuur en -functies te behouden. Het is dus een benadering voor het behoud en herstel van de samenstelling, structuur en de functies van natuurlijke of gewijzigde ecosystemen. We willen niet terug naar de situatie van vroeger. We kunnen rekening houden met gewijzigde ecosystemen met het behoud op lange termijn als doel. Het is gebaseerd op een ontwikkelingsvisie voor een gewenste, toekomstige situatie die zowel ecologische, socio-economische als institutionele perspectieven integreert in een systeem dat begrensd is. Het volledige Schelde-estuarium maar eigenlijk het Scheldebekken vormt de basis. Er is een beheer dat adaptief moet zijn en zeker niet rigide. Er moet een integratie zijn van alle verschillende facetten, ook van andere elementen zoals toegankelijkheid en veiligheid. Ecosystemen zijn de facto zeer flexibel. De effecten van beheer kan men op voorhand niet inschatten.

Onze kennis van en inzichten in dergelijke systemen nemen toe. Er kunnen ook steeds veranderingen optreden die niet voorspelbaar zijn zoals bijvoorbeeld invasies van diersoorten via schepen. Hiermee moeten we rekening houden. Het beheer moet steeds aangepast worden aan de nieuwe om-

standigheden. De verschillende beheersvormen moeten gezien worden als ecologische experimenten. We kunnen ook in het estuarium een heleboel experimenten uitvoeren. Er bestaat een project MARS waarbinnen verschillende experimenten kunnen uitgevoerd worden. Ook de alternatieven van de bagger- en stortstrategie kunnen als experimenten gezien worden, op voorwaarde dat zij op een degelijke manier gevolgd worden. Indien men echter tientallen experimenten op hetzelfde moment uitvoert, wordt het moeilijker om de effecten aan een bepaalde ingreep te koppelen.

Samenvattend kan ik zeggen dat we de ecosysteemfuncties moeten berekenen op basis van ecosysteemmodellen. De essentie is om de doelstellingen te formuleren gekoppeld aan het menselijk gebruik en niet op basis van geografische of historische referenties maar op basis van ecologische theorie en kennis, dus op basis van het functioneren van een dergelijk systeem. Aan dat functioneren kunnen we menselijke functies koppelen. Die functies kunnen we omzetten naar arealen en habitats. In het kader van de langetermijnvisie wordt gesproken over compensaties. De essentie is echter de vraag welke functies we willen gebruiken. Op basis daarvan kunnen we de arealen bepalen. Dat moet gekoppeld worden aan de toegankelijkheid. In een nota natuurherstelplan door het Instituut voor Natuurbehoud staat een schema waarin de verschillende concepten samengebracht zijn en waarin men een evolutie ziet naar een nieuwe situatie. In dat schema kan men alle verschillende maatregelen combineren. Cruciaal is de combinatie van diverse maatregelen met als doelstelling de impact van het systeem op de Noordzee te vermindere en het interne functioneren van het systeem te verbeteren. In het rapport zijn verschillende scenario's uitgewerkt. Op basis daarvan kan een keuze gemaakt worden die leidt tot een effectief beheer.

We kunnen besluiten dat estuaria gekenmerkt zijn door ecosysteemfuncties ; dat deze ecosysteemfuncties onder druk komen te staan ; dat die ecosysteemfuncties een belangrijke rol spelen ; dat de integratie van de doelstellingen nodig is voor het toekomstig beheer. De ecosysteemfuncties vereisen ruimte. De maatregelen om in ruimte te voorzien zullen zich opdringen wanneer we de ecosysteemfuncties willen behouden. Het is zeer belangrijk om op basis daarvan de ecologische en economische ontwikkelingen van het Schelde-estuarium te koppelen. Dat is het globale beeld waar we naar toe moeten : vanuit het ecosysteem doelstellingen formuleren en de verschillende activiteiten binnen die doelstellingen aanpassen. Zo kan men de consequenties van de doelstellingen kennen.

Het is positief dat de langetermijnvisie een Vlaams-Nederlands document is dat samenwerking en een gezamenlijke visie als centraal punt naar voor schuift. De manier van werken via het opstellen van streefbeelden en ontwikkelingsschetsen is een zeer valabele benadering. Er wordt echter te weinig vanuit het systeem geredeneerd. In het begin van de nota staat er heel veel over het behoud van het systeem, maar bij de ontwikkelingsschetsen staat de verdieping op zich centraal. Dat is verkeerd want de functies moeten centraal staan. Zo staan er enkel getallen vermeld bij het economisch verlies als de Schelde niet verdiept wordt. Alle andere elementen zijn daar niet in verwerkt. Alle andere elementen, bijvoorbeeld veiligheid en toegankelijkheid, kunnen in de ecosysteembenadering gebracht worden. Veiligheid is uiteindelijk afhankelijk van het functioneren van het systeem. De hoeveelheid komberging, de wrijvingsweerstand die de getijgolf gaan beperken, enzovoort bepalen de veiligheid en vertrekken vanuit de karakteristieken van het systeem. Toegankelijkheid is ook volledig afhankelijk van het morfologisch gedrag. Van hieruit kunnen we ook de andere elementen aan bod laten komen.

We moeten dringend een aantal inrichtingsmaatregelen nemen zoals ruimte voor de rivier creëren zoals in het kader van het natuurherstelplan voorgesteld wordt, maar dan voor het hele estuarium. Er moet een compensatie komen voor het historisch passief : de vele maatregelen die genomen zijn zonder compensatie. Ik wil niet ingaan op onderzoek want dit staat uitgebreid in de langetermijnvisie. De goedkeuring van de kaderrichtlijn Water zal een belangrijke implicatie hebben voor de manier waarop we met het estuarium zullen moeten omgaan. Daarin staat onder meer dat kwaliteitsdoelstellingen moeten geformuleerd worden. Dat komt onvoldoende aan bod in de langetermijnvisie.

Ik wil er tot slot voor pleiten om zoveel mogelijk opties te zoeken voor de toekomst. Door de verdieping wordt er gestreefd naar een optimalisatie op een beperkt stuk van een traject van een lading met de bedoeling om de kosten te drukken. Indien niet verdiept wordt, is er een vertraging en dus een verhoging van de kosten. Kunnen er geen alternatieven bedacht worden om het tijdsverlies financieel te compenseren ? Als men niet verdiept, wordt immers een belangrijke investering uitgespaard.

Heel wat havens binnen de range zijn aan het verdiepen. De meeste havens liggen aan een estuarium. Overal ter wereld is er een belangrijke druk op

de estuaria, die belangrijke ecologische functies vervullen. In veel andere landen wordt hieraan helemaal geen aandacht besteed. Ik vraag me af of het niet zinvol is om een maximale diepgang van schepen op te leggen. Ik begrijp dat deze overweging niet relevant is in de huidige discussie maar op internationaal vlak zou hierover moeten nagedacht worden. We moeten pro-actief nadenken over hoe we moeten omgaan met zowel de ecologische als de economische ontwikkelingen en de feiten niet achterna te hollen. Op die manier kunnen we een knowhow opbouwen die ook relevant is voor een heel aantal andere gebieden.

Het hele estuarium is een bijzonder boeiende bio-geochemische reactor maar met een structuur en een hart. Het is belangrijk om dat te behouden en de ecologische en economische functies van het gebied te vrijwaren.

3.2. Vragenronde en discussie

De heer Johan Malcorps : De langetermijnvisie is een prachtig project. Uit de hoorzitting van deze morgen met Vlaamse en Nederlandse natuurverenigingen bleek dat er onduidelijkheid is over het natuurlijke verlies. De morfologische onzekerheden worden daarenboven voor een deel weggemoffeld. Bent u het hiermee eens ?

En dan is er het historisch passief. Wij zijn nog bezig – eigenlijk zijn wij nog niet eens begonnen – met het verwerken van de vorige uitdieping. Er is nog niets uitgevoerd van de natuurherstelplannen. Nederland werd door Europa op de vingers getikt voor het ontoereikende natuurherstel in het gebied van de Westerschelde en in Vlaanderen staat het er niet veel beter voor. Met ons eigen natuurherstelplan voor de Beneden-Zeeschelde staan wij nog nergens, in weerwil van een akkoord uit 1996 tussen de Vlaamse overheid, AWZ en de milieubeweging. Het uitblijven van de beloofde compensaties geeft te denken over de langetermijnvisie, die andermaal elke ingreep compenseerbaar acht. Welke zullen de kosten zijn ? Bestaat er maatschappelijke steun voor ?

De heer Jos Stassen : Zal de herinrichting van de gebieden langs de Zeeschelde, zoals die verschijnt in de drie modellen uit het natuurherstelplan, niet opnieuw dezelfde problemen creëren als thans rond Doel het geval is ? Over welke gebieden gaat het ? Is er een verband met het vernieuwde Sigma-plan van AWZ ? Vallen ze samen ? Zal dat niet met zich meebrengen dat nog meer ruimte voor de rivier moet gereserveerd worden dan in het bestaan-

de natuurherstelplan, zeker als men uiteindelijk gaat naar een verdieping tot 13 meter ? Wat is er dan nog bijkomend nodig aan ruimte voor de rivier, in vergelijking met dat plan ?

De heer Robert Voorhamme : Uw warme pleidooi voor een flexibel beheer van het ecosysteem suggereert dat er geen alternatief bestaat. Klopt dit ? Dat beheer moet volgens u de vorm aannemen van lokale experimenten, om te vermijden dat men de effecten door elkaar gaat halen. Betekent zulks dat de experimentele fase niet veralgemeenbaar is ? Is veralgemening te riskant ? Is flexibel beheer mogelijk in elk van de vier ontwikkelingsschetsen ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : De vergelijking van de gegevens over de populaties van diersoorten sinds 1983 lijkt geen conclusies toe te staan. De variatie is daarvoor op het eerste gezicht te groot. Bovendien speelt een en ander zich af op wereldschaal. Wat doet men in andere estuaria ? Hoe zit het met de maximale diepte op wereldschaal ? Moeten wij een voortrekkersrol spelen en onze economie daaraan aanpassen ?

Professor Patrick Meire : Men moet een onderscheid maken tussen de verschillende populaties. Die van vogels zijn het makkelijkst telbaar en dus het best bekend. Hun broedgebieden strekken zich uit van West-Siberië tot Zuid-Afrika, terwijl zij een deel van het jaar, soms de hele winter, in het Schelde-estuarium vertoeven. Het zou evenwel verkeerd zijn het beheer alleen te richten op de vogels : het estuarium is veel meer dan dat. De basis moet worden gevormd door een goed functionerend ecosysteem, waarvan de vogels deel uitmaken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Is het zinvol op één plaats in de wereld voor een afwijkend beheer te kiezen ?

Professor Patrick Meire : Neen, dat is niet mogelijk. Ik besef ook wel dat de haven van Antwerpen belangrijk is. Wat we echter wel kunnen doen is lokaal doelstellingen formuleren die passen in een brede visie. Men moet durven kiezen welke van de geïnventariseerde functies men belangrijk vindt en vervolgens berekenen welke oppervlakte de uitoefening daarvan vereist. Binnen dat kader kan men dan zien hoeveel mogelijk is inzake verdieping en uitbaggering. De uitwerking daarvan zou een goed vervolgproject zijn voor de langetermijnvisie : vastleggen wat we verwachten van het estuarium op grond van functionele elementen. Voor het bepalen van die elementen zijn er trouwens Europese richtlijnen, bijvoorbeeld inzake waterkwaliteit. Wat hebben wij ervoor over om daaraan te voldoen, in

een brede visie op het estuarium ? Hoe meer ruimte men schept voor het estuarium, hoe meer men er kan inpassen.

Wat het functioneel beheer betreft, daarmee doel ik niet alleen op enkele – of veel – kleinschalige proefprojecten. Het hele beheer is eigenlijk een groot experiment, net als de vorige uitdieping : dat moet men beseffen ; opvolging is aangewezen. Alles hangt af van de maatregelen die men neemt. Het is wenselijk voorzichtig te zijn met ingrepen waarmee men weinig of geen ervaring heeft, zoals bijvoorbeeld ontpoldering of gecontroleerd gereduceerd getij. Daar kan men beter eerst kleinschalig experimenteren. Bij klassieke beheersvormen is dat niet nodig. Goede monitoring is essentieel, maar ontbreekt helaas in de praktijk. Functioneel beheer past in alle ontwikkelingsschetsen. De kennis over het systeem wordt er in elk model groter door. Zo wisten wij twintig jaar geleden nog niets over functionele diversiteit. Kiest men bijvoorbeeld voor een belangrijke nutriëntenverwijderingsfunctie, dan weet men dat het beter is om veeleer wilgen aan te planten in de schorren, want die nemen meer stikstof op dan riet. De keuze voor functioneel beheer hangt dus niet af van het gekozen scenario.

Voor de natuurherstelplannen werden drie scenario's uitgewerkt : een maximalistisch estuarien scenario, een maximalistisch wetlandscenario en een minimalistisch scenario. Daarmee heeft men niet hét plan willen presenteren, wel willen tonen waar welke opties mogelijk zijn, afhankelijk van de functies. De bedoeling is tot een effectief uitvoerbaar plan te komen met het oog op een maximale functionaliteit. Die stap werd echter nog niet gezet in het natuurherstelplan. Daarnaast is de koppeling tussen veiligheid en natuur essentieel. De vernieuwde visie van AWZ past daar synergetisch in : meer overstromingsgebieden, wat de stormvloedkering overbodig maakt.

Wat het historisch passief betreft is het probleem dat als men vertrekt van de huidige situatie, de compensatie tot een discussie kan leiden waarmee men nergens komt. Ik ben er voorstander van om tot globale functies te komen, aan die functies een oppervlakte toe te kennen en dat lokaal te realiseren. Het zal niet eenvoudig zijn om die maatregelen te realiseren. Daar kan ik weinig over zeggen. Dat is een taak van sociologen. Belangrijk is dat we weten wat we willen. Er zijn zoveel consequenties dat men de kosten en baten van een natuurherstelplan moet afwegen. Dan kan het debat op een degelijkere manier gevoerd worden.

De heer Jos Stassen : De praktijk is wat ze is. Als men tot 13 meter gaat, moet er meer ruimte aan de rivier gegeven worden. Dat betekent concreet dat een landbouwer gronden moet afgeven. Het probleem is dat men altijd in hetzelfde gebied gaat werken, meestal aan de linkerkant van de rivier. Men dient na te gaan of dat allemaal tegelijkertijd realiseerbaar is.

Professor Patrick Meire : Dat is ook voor alle andere ontwikkelingen het geval. Voorts meen ik dat de linkeroever van de Schelde niet meer moet afstaan dan de rechteroever. We spreken over de effecten van de verdieping, de verhoging van water-niveaus, de veiligheid en de natuur. Een relevant punt is dat de ontwikkeling van dergelijke gebieden extra kansen biedt. De positieve kanten van een dergelijke ontwikkeling zijn zeer wezenlijk en het hangt af van de manier waarop men het bekijkt. Het Zwin is een schor zoals men er ook langs de Schelde kan hebben. Daar betalen een paar duizend bezoekers per jaar om het te bezoeken. Als men zoiets in Kruibeke wil realiseren, zegt men dat men de mooie natuur om zeep helpt voor een moeras waarin men niet kan lopen.

4. Uiteenzetting door de heer Joachim Coens (voorzitter MBZ) en Pierre Kerckaert (administrateur-generaal MBZ)

4.1. Toelichting

De heer Joachim Coens, voorzitter van MBZ : Voor de handelseconomie is de maritieme toegankelijkheid door de eeuwen heen al belangrijk geweest.

We staan neutraal tegenover heel wat aspecten uit het technische dossier omdat we niet echt betrokken zijn bij het gebied. Technisch gezien zijn er voor ons geen nadelen. Wat de toegankelijkheid betreft, als men vergaande verdieping landinwaarts realiseert, moeten de effecten bekeken worden. Het is wel belangrijk dat men de veiligheid kan blijven garanderen omdat de maatschappelijke goodwill tegenover havens wel een invloed kan hebben op Zeebrugge.

Economisch kunnen er effecten zijn op de haven van Zeebrugge. Een verdieping kan de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen in een eerste fase verbeteren ; in een verdere fase ook die van Vlissingen als men meer dan 13 meter dieper gaat. We ontkennen niet dat er dan een potentiële verschuiving naar een fictieve voorhaven is.

We willen een proactieve houding aannemen in een Vlaamse havenstrategie. In het Vlaamse haven-netwerk zien we de as Antwerpen-Zeebrugge als de kern. Maritieme toegankelijkheid van die as als geheel is dus een belangrijk uitgangspunt. Het is een troef als Antwerpen dieper landinwaarts ligt dan bijvoorbeeld Rotterdam evenals het feit dat Zeebrugge verder vooruit ligt dan de andere voorhavens. Dat zijn twee troeven in het netwerk. Als de Vlaamse regering dat als troef kan uitspelen, moeten we een hele stap verder gaan. Dat komt ook tot uiting in het rapport van de Havencommissie 2000. Als men over maritieme toegankelijkheid spreekt, bekijkt men de twee zaken : de zee- en de landzijde van de as Antwerpen-Zeebrugge. Men spreekt over een verdieping voor Zeebrugge van 55 voet om de grootte aan te kunnen. Dat is essentieel om de frontside te versterken. We voelen ook dat er druk komt van mogelijke investeringen in Vlissingen. De Vlaamse strategie moet daar proactief op inspelen en van de verdieping van 55 voet een prioriteit maken. Daarom bepleiten we de toegankelijkheid van Antwerpen dat ligt op de Vlaamse as. Als de toegankelijkheid van Antwerpen vermindert, is dat geen goede zaak voor de as. Als Vlissingen ver boven 13 meter gaat, krijgt men een andere tekening en kan men een pleidooi houden voor de as Antwerpen-Vlissingen en dient de concurrentiepositie ten opzichte van Zeebrugge in een ander daglicht bekeken worden.

Als men geen grenzen in het estuarium trekt en louter een economische strategie maakt, dan zijn er nog troeven om te kijken naar de as Antwerpen-Zeebrugge vanuit strategisch oogpunt. Ten eerste moet er nog veel geïnvesteerd worden in de ontwikkeling van Vlissingen, terwijl er in Zeebrugge een uitgebreid platform aanwezig is. Ten tweede als men diezelfde diepgang wil bereiken die men in Zeebrugge kan bereiken met de investering van een half miljard frank om de 55 voet te bereiken en zes en een half miljard frank voor de verdieping van de Westerschelde om de toegankelijkheid van Antwerpen te verbeteren. Het gaat om zeven miljard frank ; als men hetzelfde wil bereiken voor de as Antwerpen-Vlissingen, dan is er alleen voor de toegankelijkheid 21,4 miljard frank nodig (los van de uitbreiding).

Wij hopen dat dit niet ten koste gaat van het algemene havenbudget. Het Havenbestuur is voorstander van een Vlaamse havenstrategie met een sterke zeezijde en een toegankelijke Antwerpse haven.

De heer Pierre Kerckaert, administrateur-generaal MBZ : Wij vinden het niet evident dat we hier aanwezig mogen zijn. In de studie wordt Zeebrugge

immers amper vermeld. Dat heeft me verbaasd. Het feit dat Zeebrugge in de studie maar een zogenaamde omgevingsfactor is, is een tekort. Zeebrugge komt op dezelfde hoogte als de andere havens uit de Le Havre-Hamburg-range, terwijl het aan de rand van het estuarium ligt en in de buurt van de bestudeerde havens en Vlissingen. In de studie had men meer aandacht moeten schenken aan een aantal aspecten die rechtstreeks verband houden met Zeebrugge. De toegangsvaargeul naar de Schelde ligt dicht bij Zeebrugge. Een verdieping van die vaargeul zal de morfologie van het hele gebied aantasten. Vanaf een bepaald verdiepingsniveau, zal Zeebrugge de gevolgen merken.

Wanneer men het had over de economische slagkracht van de vier Scheldehavens, verwees men terecht vooral naar de containersector. Als we de jaarlijkse procentuele groei bekijken van onze containertrafiek, merken we dat we meedraaien met Antwerpen en Rotterdam. In een langetermijnvisie moet men daar rekening mee houden. Ik geef toe dat we RORO en LOLO-containers samentellen, omdat wij het onderscheid niet wensen te maken. Maar de groei van de RORO-containers is evenwaardig aan die van de LOLO-containers.

De langetermijnvisie Schelde-estuarium volstaat niet als basis voor een Vlaams havenbeleid. Wellicht was dat de bedoeling ook niet. In de studie zet men vooral de vooralsnog onbestaande as Antwerpen-Vlissingen in de verf. De bestaande en functionerende Vlaamse as Antwerpen-Zeebrugge wordt vergeten. Ik ga akkoord met de algemene trend die in de studie naar voren geschoven wordt : de havens schuiven op in de richting van de zee. Alleen schuift men de haven in de studie niet genoeg naar voren. Men stopt in Vlissingen terwijl men tot in Zeebrugge zou moeten schuiven.

De Antwerpse tij-ongebonden diepgang bedraagt in theorie 11,6 meter, wat in de praktijk neerkomt op 12 meter. Zeebrugge laat theoretisch schepen toe van 12 meter, wat in de praktijk neerkomt op 12,5 meter. Die diepgang is onvoldoende gezien de hedendaagse TEU. Het is bijgevolg niet meer dan logisch dat Zeebrugge al lang een verdieping tot 55 voet vraagt. Dat komt overeen met een theoretische tij-ongebonden vaart van 14 meter. In de praktijk zal dat neerkomen op 14,3 tot 14,5 meter. Pas dan zullen we vrijwel de volledige containervloot aankunnen. Wij willen dat bovendien snel uitvoeren omdat Zeebrugge en Antwerpen anders alle trafieken zullen verliezen die ze niet aankunnen. De Vlaamse Havencommissie heeft de kosten-batenanalyse goedgekeurd. Het programma kost 450 miljoen frank. Het onderhoud komt neer op 34

miljoen frank per jaar. Voor Zeebrugge is dit een kwestie van levensbelang. Een aantal rederijen vraagt er uitdrukkelijk om omdat ze binnenkort met grotere schepen willen komen. Als het programma er niet komt, zal Zeebrugge deze lijnen verliezen. Ik weet nu al dat ze niet naar een andere Vlaamse haven zullen vertrekken.

De kloof tussen 12 meter – wat in Antwerpen behandeld kan worden – en 14 meter – wat na de verdieping in Zeebrugge ontvangen zal kunnen worden – kan Zeebrugge niet voor zijn rekening nemen. Het blijft een kleine haven. Het is niet onze bedoeling Antwerpen naar de kroon te steken en daarom moet Antwerpen kunnen werken met een diepgang van meer dan 12 meter. De vraag blijft wel wat sociaal, economisch, budgettair en ecologisch haalbaar is.

Bovendien vind ik dat de vraag van Antwerpen om te mogen verdiepen tot 13 meter haalbaar is. Het verschil tussen een vaargeul van 12 meter en een vaargeul van 13 meter, komt overeen met een verdubbeling van de procentuele capaciteit. Als we het te baggeren volume vergelijken met de kosten, merken we dat 13 meter een breekpunt is. Als we ons beperken tot 13 meter, blijven de baggerwerken beperkt tot de stroom en komen ze volledig ten goede van de Antwerpse haven. De Nederlandse havens profiteren er niet van mee. Als we beslissen dieper uit te baggeren, moeten we ook in zee baggeren en stijgen de kosten. Baggeren tot 13 meter kost 6,5 miljard frank en is volgens mij budgettair beheersbaar. Baggeren tot 14 meter daarentegen kost 21 miljard frank. Met andere woorden, de strategie van de gemeenschappelijke as Antwerpen-Zeebrugge in het 13 meter programma is in evenwicht en moet gerealiseerd worden.

Wat gebeurt er aan land ? Wij moeten ervoor waken dat de situatie aan land beter wordt, bijvoorbeeld door het beleid van de rechtstreekse aanleveringen. De infrastructuur is belangrijk. De N49 tussen Antwerpen en Zeebrugge moet verder uitgebouwd worden tot een volwaardige snelweg.

Het derde en vierde spoor van Zeebrugge naar Gent dient geprogrammeerd te worden. In de terminals doet zich misschien een congestie voor, maar zeker niet op de sporen. De binnenvaart, is zoals bekend, de manke poot van de Vlaamse as Antwerpen-Zeebrugge. Ik vraag aan de verantwoordelijken van het Vlaamse Gewest om alle alternatieven op een rijtje te zetten en een langetermijnbeslissing te nemen. Dat komt de as Antwerpen-Zeebrugge ten goede en de bekendmaking

voor de lange termijnstrategie gericht op de Vlaamse as.

Wat het Vlissingen-rapport betreft, dat aan de landzijde perfect is uitgebouwd tot en met de Betuwelijn en het spoor, dat is een toekomstbeeld. Waarom zou dat ook niet mogelijk zijn voor Zeebrugge ? Misschien zit hier een verborgen agenda en is de as Rotterdam-Vlissingen al in de maak.

4.2. Vragenronde en discussie

De heer Jos Stassen : Ik ben blij verrast dat beide heren positief staan tegenover de samenwerking tussen de havens, waarvoor wij in 1995 of 1996 reeds voorstellen deden. Hebt u al een cijfer van de kostprijs van de verdieping van Zeebrugge, of een verhouding van de kosten van de baggerwerken tegenover de verhandelde goederen ? Wat is de gebruiksgraad van de containerterminals te Zeebrugge ? U pleit voor de as Antwerpen-Zeebrugge, doch eigenlijk zegt u ook dat u zich bedreigd voelt door de as van Vlissingen.

De heer Jul Van Aperen : Heeft Zeebrugge toekomstgericht niet een te kleine capaciteit om als containerhaven te functioneren ? Wat zal die capaciteit zijn en welke diepgang zal u hebben of welk zijn de mogelijkheden om grote containers te behandelen ?

De heer Jan Loones : De as Zeebrugge-Antwerpen lijkt vanzelfsprekend, ook in de LTV. Professor Allaert stelde in een van de vorige zittingen in verband met de stroomverbindingen dat bij het estuarium het stuk van de Vlaamse banken erbij moest genomen worden, zelfs tot in Frankrijk met de haven van Duinkerke. Er moet een betere spoorverbinding komen naar Frankrijk. Dat is evident als we weten dat bijna 15 procent van de goederen uit Antwerpen bestemd zijn voor de Chunnel. Zeebrugge heeft ook een ecologisch probleem ; wat gebeurt daarmee ? Is hiervoor ook een kosten-batenanalyse gemaakt ?

De heer Robert Voorhamme : Hier wordt een pleidooi gehouden voor de complementariteit van zeehavens, wat wil zeggen dat Zeebrugge tot een transshipmenthaven wordt uitgebreid. Maakt dit ook deel uit van de strategie van MBZ of verschilt u daar van mening ?

De heer Joachim Coens : We moeten de teneur van de as Antwerpen-Zeebrugge ten opzichte van Vlissingen niet zien als een angstpsychose, maar ons proactief voorbereiden. We mogen de zeekant geen deel van zijn capaciteiten ontnemen en dat is ook zo voor de landzijde. We mogen dat niet te emotio-

neel bekijken, maar eerder economisch ecologisch en dit is in eerste instantie ook voor Antwerpen nodig om de 12,9 meter diepte positie van Vlissingen te evenaren. Voor Vlissingen kost dat een enorme inspanning om verder te gaan ten opzichte van Zeebrugge. Dat kunnen we vanuit de Vlaamse strategie poneren, maar er is meer. We moeten de efficiëntie naar de grotere range bekijken.

De reikwijdte van Zeebrugge gaat via het wegtransport tot beneden Parijs en via het spoor tot het Middellandsezegebied. Wat de hinterlandverbindingen betreft : voor het Ruhrgebied is de binnenvaart zeer belangrijk. Uiteraard ligt de complementariteit van een vooruitgeschoven post in zee ook in transshipment.

De heer Pierre Kerckaert : We hebben inderdaad de relatie tussen de kostprijs en het bijkomende volume onderzocht : de opbrengstratio's van de kosten-batenanalyse liggen zeer hoog, omdat de baggerkosten zeer bescheiden zijn.

De groei inzake containers is enkel gerealiseerd op één containerterminal, OCSZ, die zeer goed draait omdat er zeer grote investeringen zijn gedaan. FCT draait niet goed, het beleid van het bedrijf is ondermaats : slechts éénvierde van de oppervlakte van de terminal is bevoerd en er is zelfs geen afsluiting.

Zeebrugge beschouwt de mogelijke geboorte van Vlissingen als een bedreiging. Antwerpen moet dat ook zo zien. Zeebrugge heeft wel de roeping om een containerhaven te worden. We hebben een capaciteit van 2,5 miljoen TEU. Maar dat is niet groot genoeg om er ook maar aan te denken de rol van Antwerpen over te nemen.

We kunnen het kanaaldok in de achterhaven verder uitgraven tot 18,5 meter. Maar dat heeft geen invloed op de containercapaciteit : geen enkel containerschip zal er nog aanleggen, containerschepen passeren nu eenmaal geen sluizen meer.

Eén van onze belangrijkste achterlandgebieden is Frankrijk. Om het noordelijke gedeelte van dat land vanuit Zeebrugge via spoorpendels te bevoorraden is de afstand te kort en zijn de volumes te gering. Alles wat in het zuiden ligt, bereiken we vandaag wel per spoor. We benutten de spoorinfrastructuur dus waarvoor ze gemaakt is : voor transport op middellange en lange afstand.

Een deel van de Zeebrugse achterhaven ligt in een vogelrichtlijn- en een habitatgebied. Voor het al opgehoogde gedeelte is dankzij de inspanningen van de Vlaamse regering een oplossing gevonden. Het niet-opgehoogde gedeelte van 174 hectare

maakt momenteel het voorwerp uit van een MER-studie. We hopen dat de Vlaamse regering terzake een passend besluit neemt : wat in het gewestplan als havengebied ingekleurd staat willen we ook als zodanig kunnen uitbouwen maar we willen niet buiten onze grenzen gaan.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Voor het eerst hebben we hier Zeebrugge horen pleiten voor Antwerpen en Antwerpen voor Zeebrugge. We hebben een grensoverschrijdend nieuw geluid gehoord.

De verslaggever,

Ludwig
CALUWE

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER