

Vraag nr. 267
van 24 februari 2004
van de heer ANDRE-EMIEL BOGAERT

Verruiming Westerschelde – Stand van zaken

De verdere verdieping van de Westerschelde is een oud zeer, dat al decennialang op de Belgisch-Nederlandse bilaterale onderhandelingsstafel ligt en naderhand op de Nederlands-Vlaamse.

In 1995 kwamen Vlaanderen en Nederland overeen dat de vaargeul naar Antwerpen verruimd (verruiming in de zin van verbreding en verdieping) zou worden tot 48/43/38 voet. De betekenis hiervan kan moeilijk worden overschat, aangezien schepen met een maximale diepgang van 48 voet (= 48 x 0,3 meter) dan in één getij naar Antwerpen kunnen varen en schepen met een maximale diepgang van 43 voet in één getij de Westerschelde kunnen afvaren, terwijl schepen met een diepgang van 38 voet onafhankelijk van het getij op de Westerschelde kunnen varen.

Het verruimingsverdrag voorziet in verruimingswerkzaamheden, wrakkenbergings, aanleg van geulwandverdedigingen en een natuurcompensatieprogramma. Tussen juli 1997 en juli 1998 werd de vaarwegverruiming 48/43 in de Westerschelde uitgevoerd. Naderhand werd hieromtrent een rapport neergelegd, waarin de evaluatie van de effecten van de verruiming en de bijbehorende bagger-, stort- en zandwinstrategie wordt beschreven. Deze evaluaties zijn gebaseerd op meetgegevens die in het kader van het project MOVE (Monitoring Verruiming Westerschelde) werden verzameld.

Het evaluatierapport 2003 "Monitoring van de effecten van de verruiming 48'/43' – een verruimde blik op de waargenomen ontwikkelingen" werd door de beheerder van de Westerschelde, Rijkswaterstaat Directie Zeeland, op 26 juni 2003 aan de Technische Scheldec commissie aangeboden. Behalve de algemene waardering voor het rapport zelf en het onderkennen van het belang van de monitoring, werden wel enige kanttekeningen geplaatst bij een aantal conclusies uit het rapport (onverwachte ontwikkelingen van waterstanden, kleine verlaging van laagwaterstanden, geen extra stijging van hoogwaterstanden, morfologische ontwikkelingen, status quo ondiep watergebied en platen).

Na de vaststelling van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium in 1997 zijn Nederland en Vlaanderen begonnen met de ontwikkeling van een gezamenlijk beleidsproces omtrent de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het estuarium, met als belangrijkste principe het behoud van het

meergeulenstelsel. Uit het evaluatierapport 2003 blijkt dat Nederland en Vlaanderen zijn overeengekomen het MOVE-onderzoek verder gezamenlijk te voeren. De rapportage 2003 geldt als een soort tussenevaluatie, met als doelstellingen : het evalueren van de effecten van enerzijds de verruiming zelf en anderzijds de bagger-, stort- en zandwinstrategie.

Tot daar de technische kant van het dossier omtrent de verruiming van de Westerschelde. Dit dossier heeft evenwel ook een belangrijke economische component, waaromtrent in een technisch monitoringrapport weinig of niet wordt gesproken. Het is algemeen bekend dat de concurrentiepositie tussen Nederland en Vlaanderen in het algemeen en tussen Rotterdam en Antwerpen in het bijzonder (ook tussen Terneuzen en Vlissingen enerzijds en Zeebrugge en Gent anderzijds) eveneens een zeer belangrijke rol speelt in de bilaterale afhandeling van de verdieping van de Westerschelde en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van Antwerpen. Sommigen hebben de indruk dat België en Vlaanderen in het verleden vrij veel leergeld hebben moeten betalen en goodwill hebben moeten tonen om één en ander uit de brand te slepen.

Zo nam Vlaanderen op een bepaald ogenblik zelfs onderhoudswerken op Nederlands grondgebied ten eigen laste. Boze tongen beweren ook dat Nederland zeer inschikkelijk is wat het opstellen van rapporten betreft, maar veel minder wat de daadwerkelijke uitvoering betreft van bepaalde werkzaamheden die voordelig zijn voor Vlaanderen en zijn havenbeleid.

Dit alles moet uiteraard worden gezien in het bredere concept van de door de Vlaamse regering sterk geaccentueerde poorten van Vlaanderen, enerzijds de nationale luchthaven van Zaventem en de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende, en anderzijds de haven van Antwerpen en de havens van Zeebrugge en Gent (dit alles gekoppeld aan een aangepast en uitgebreid spoorwegennet met inbegrip van HST en de IJzeren Rijn). Het hoeft geen betoog dat ook in het verenigd Europa van de 21ste eeuw de landen en regio's hun eigen sociaal-economisch areaal wensen te verdedigen. Nederland doet dit in het dossier van de Westerschelde op een vrij gewiekste wijze. Feit is en blijft dat Vlaanderen alles in het werk moet stellen om de toegankelijkheid van de belangrijkste poort, namelijk de haven van Antwerpen, optimaal te vrijwaren.

In deze optiek moet Vlaanderen in de eerstvolgende bilaterale gespreksronden zeer duidelijke taal spreken, uitgewerkte voorstellen doen en een tijds-

pad aanhouden. Naar verluidt, hebben de eerstvolgende gesprekken tussen Vlaanderen en Nederland in de loop van de maand mei eerstkomend plaats. Het is dan ook van determinerend belang deze onderhandelingen zo goed mogelijk voor te bereiden en zich als Vlaamse regering hierbij gesteund te weten door het Vlaams Parlement.

1. Op welke wijze nam de Vlaamse regering kennis van het evaluatierapport MOVE 2003, welke besluiten werden hieruit getrokken en welke beslissingen getroffen ?
2. Kwam er inderdaad tussen Vlaanderen en Nederland een akkoord tot stand om het MOVE-onderzoek in de toekomst gezamenlijk verder uit te voeren, terwijl tot op heden de Nederlandse beheerder van de Westerschelde de enige rapporteur was ?
3. Wat is de stand van zaken, en vooral van de akkoorden tussen Vlaanderen en Nederland omtrent de aan de gang zijnde en/of de reeds besliste werkzaamheden in het kader van het project Verruiming Westerschelde 48/43/38 ?
4. Welke primordiale eisen wenst de Vlaamse regering in de eerstvolgende onderhandelingsronde bij voorrang te laten agenderen ?
5. Zijn de respectieve inspanningen van Vlaanderen en Nederland m.b.t. het dossier Westerschelde in evenwicht, of moet Vlaanderen meer hand-en-span-diensten verrichten om een zo groot mogelijke bereikbaarheid van de Antwerpse haven te realiseren ?
6. In hoeverre worden de rechtmatige belangen van de Belgische en vooral dan van de Vlaamse aannemers mee in het beleid en de onderhandelingen opgenomen ?

Antwoord

1. De Vlaamse regering werd met een mededeling op de hoogte gesteld van de resultaten van het evaluatierapport MOVE.

Aangezien het hier een tussenevaluatie betreft, heeft de Vlaamse regering op basis van dit rapport geen definitieve beleidsbeslissingen genomen.

2. In het verdrag van 17 januari 1995 werd overeengekomen dat Nederland zou instaan voor de

monitoring van de mogelijke effecten van de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde.

In de schoot van de Technische Scheldec commissie werd tussen Nederland en Vlaanderen thans formeel afgesproken dat een volgende rapportage gezamenlijk zal worden opgesteld.

3. Het project Verruiming Westerschelde 48/43/38 in het kader van het Verruimingsverdrag van 17 januari 1995, werd gedurende de maand maart 2004 officieel afgerond met het afsluiten van de werkzaamheden voor de verruiming van wrakken.
4. In overeenstemming met de resolutie van het Vlaams Parlement van 15 mei 2001 betreffende de Langetermijnvisie Schelde-estuarium en conform de afspraken met Nederland, vastgelegd in het Memorandum van Vlissingen van 4 maart 2002, wordt thans samen met Nederland een concrete ontwikkelingsschets op middellange termijn voorbereid. Hiervoor worden onder meer een strategische MER (*milieueffectenrapportage – red.*) en een maatschappelijke-kostenbatenanalyse uitgevoerd door de Vlaams-Nederlandse gemeenschappelijke projectorganisatie ProSes.

Grensoverschrijdend werd afgesproken om tegen het einde van dit jaar politieke besluiten over deze ontwikkelingsschets te nemen. De modaliteiten voor de uitvoering van de projecten die in de ontwikkelingsschets zijn opgenomen, zullen het voorwerp uitmaken van onderhandelingen. Ter voorbereiding hiervan, wordt thans een taskforce belast met de voorbereiding van het Vlaamse standpunt in het vooruitzicht van deze onderhandelingen.

5. Ik heb momenteel geen enkele indicatie dat er globaal op dit vlak een onevenwichtigheid zou zijn tussen Nederland en Vlaanderen.

Beide leveren grote inspanningen om invulling te geven aan alle afspraken gemaakt in het Memorandum van Vlissingen. Ook financieel is de inspanning gelijk verdeeld. Elk betaald 50 % van de kosten.

De belangen van de Belgische aannemers komen niet in het geding en vormen geen voorwerp van onderhandelingen met Nederland. Voor de uitvoering van toekomstige werken zullen zij conform de wet op de overheidsopdrachten en de Europese richtlijnen een bieding kunnen neerleggen.