

Vraag nr. 403
van 23 februari 2005
van de heer MARC CORDEEL

Baggerbeleid – Financiering

In de Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009 staat onder punt 2.3.4. : "Teneinde de scheepvaart-functie te kunnen blijven waarborgen, zullen baggerwerken op de waterwegen prioritair uitgevoerd worden" en "Om de in het verleden aan baggerwerken opgebouwde achterstand in te halen is het stellen van de juiste prioriteiten van groot belang" (Stuk 130 (2004-2005) – Nr. 1).

Het Strategisch Uitvoeringsplan Baggerspecie (SUP) dat vorig jaar door de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) in opdracht van het Vlaams Gewest opgesteld werd, leert ons inderdaad dat we momenteel kampen met een totale achterstand in het baggeren van 23 miljoen ton droge stof (TDS) en dat er bovendien een aangroei is van 1,35 miljoen TDS per jaar. Daartegenover staat dat we over een bruikbare verwerkings- en bergingscapaciteit van 2,4 miljoen TDS beschikken. Aldus kan 70 procent van alle gebaggerde specie gereinigd en nuttig hergebruikt worden voor onder meer de aanleg van dijken of om stortplaatsen af te dekken.

Ondanks het belang van baggeren in drie grote maatschappelijke problemen, namelijk het probleem van de mobiliteit, het gevaar voor overstromingen en de sanering van de waterbodem, stellen we vast dat het baggeren al tien jaar wordt verwaarloosd en dat de ruimingsspecieverwerking het afgelopen jaar een historisch dieptepunt doormaakte.

Het is echter de taak van de overheid om mee te investeren in de verwerking van bagger- en ruimingsspecie. Hoe kan men immers een deftig mobiliteitsdebat voeren als onze binnenvaart gehypothekeerd wordt door een gebrek aan diepgang door de slibophoping ?

1. In zijn beleidsnota stelt de minister dat we inzake bodemsanering rekening moeten houden met de "financiële realiteit".

Hoe ziet die financiële realiteit er dan uit ?

2. Hoe zal in de volgende jaren extra geld vrijgemaakt worden voor de verwerking en berging van baggerspecie en de bodemsanering ?

Antwoord

1. In principe zijn er drie redenen om te baggeren: hydraulisch, nautisch en milieuhygiënisch.

Bij gebrek aan afzetmogelijkheden voor de baggerspecie werd de voorbije jaren enkel gebaggerd waar de hydraulische en/of nautische noodzaak het grootst was.

Door de strengere milieuvoorwaarden raken de weinige beschikbare stortplaatsen vol. Nieuwe locaties zijn dringend nodig, en dit voor specieontwatering en zandafscheiding (behandelingslocaties), voor het tussentijds opslaan (TOP's) van milieuhygiënisch en bouwtechnisch bruikbare specie en voor het bergen (bergingslocaties) van milieuhygiënisch bruikbare maar bouwtechnisch onbruikbare specie, voor het storten (stortlocaties) van milieuhygiënisch onbruikbare specie. Een voldoende capaciteit voor elk van deze activiteiten, met bovendien een voldoende geografische spreiding, moet borg staan voor de nodige afzetmogelijkheden.

De kostprijs om het baggerspecieprobleem met de klassieke middelen te beheersen (baggeren, verwerken, bergen in stortplaatsen) is te ramen:

- voor de afdeling Zeekanaal (Waterwegen en Zeekanaal NV: W&Z) op een bedrag van 5,6 miljoen euro per jaar voor de jaarlijkse aanslibbing en een bedrag van 65 miljoen euro voor het wegwerken van de historische achterstand;
- voor de afdeling Zeeschelde (W&Z) op een bedrag van 14 miljoen euro per jaar voor de komende 20 jaar, inclusief het wegwerken van de historische achterstand;
- voor de afdeling Bovenschelde (W&Z) op een bedrag van 18 miljoen euro per jaar;
- voor de afdeling Water (Aminal) op een bedrag van 10 miljoen euro per jaar;

- voor NV De Scheepvaart op een bedrag van 0,5 miljoen euro per jaar en 3 miljoen euro voor het wegwerken van de historische achterstand op het Kanaal Turnhout- Dessel-Schoten;
- voor de afdeling Maritieme Toegang (AWZ) op een bedrag van 8 miljoen euro voor het Kanaal Gent-Terneuzen.

Hierbij kan het volgende opgemerkt worden.

- Het huidige totale jaarlijkse onderhoudsbudget voor de binnenvaartwegen waarin het uitvoeren van baggerwerken slechts een onderdeel is, bedraagt voor W&Z circa 37 miljoen euro.
- NV De Scheepvaart beschikt slechts over een budget van 0,5 miljoen euro. De historische achterstand op het Kanaal Turnhout-Dessel-Schoten zal dus slechts gefaseerd kunnen weg- gewerkt worden.
- De afdeling Water van Aminal beschikte de afgelopen jaren over een budget van 10 miljoen euro, wat volstond om de noden in te willigen. De afdeling heeft dit bedrag echter grotendeels kunnen verkrijgen dankzij het Financieringsfonds voor Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Zonder deze extra fondsen, waarvan in de toekomst niet met zekerheid geweten is of deze nog beschikbaar zullen zijn, zou zij het ruimen niet kunnen bekostigen. De kredieten waarin normalerwijze kan voorzien worden voor ruiming bedragen slechts circa 3 miljoen euro. Bovendien zou ongeveer het dubbele budget nodig zijn om de volledige historische achterstand weg te werken (conform het huidige ontwerp SUP BRS).
- AWZ beschikt over een onderhoudsbudget van 143.911.000 euro. Dit budget wordt aangewend voor gewoon onderhoud van de havens en allerhande onderhoudskosten inclusief het onderhoud van de maritieme toegangswegen. Voor het baggeren van het Kanaal Gent-Terneuzen blijft echter geen krediet meer over. Bij de begroting van 2005 heb ik hiervoor een extra budget toegewezen ten belope van 50 miljoen euro. Hiervan zal 8 miljoen gespendeerd worden aan de baggerwerken in het kanaal Gent-Terneuzen en 22 miljoen euro aan de eerste fase van de inrich-

ting van een nieuwe stortplaats voor bagger- specie (Callemansputte).

Zoals uit het bovenstaande mag blijken, rijst al een zeer ernstig financieel probleem voor het wegwerken van de historische achterstand inzake ruiming om hydraulische of nautische redenen.

Daarbovenop komt nog de noodzaak tot sanering van bepaalde onderwaterbodems om ecologische redenen.

In de bekkenbeheerplannen wordt een globale saneringsprioritering uitgewerkt, die rekening houdt met zowel de hydraulische, nautische als ecologische saneringsnoodzaak.

Deze prioritering is het resultaat van een afweging die moet leiden tot de meest doelmatige inzet van de beschikbare middelen.

2. De vraag naar de financiële realiteit en het extra budget voor de verwerking en berging van baggerspecie en de waterbodemsanering maken deel uit van de begrotingsbespreking en de procedure voor goedkeuring van het uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie door de Vlaamse Regering.