

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



Zitting 2008-2009

2 december 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mobiliteitskosten voor mensen in vervoersarmoede die aangewezen zijn op de mindermobielen centrales (MMC's)	1
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de kosten van groenestroomcertificaten voor Vlaanderen en de weinig efficiënte werking van het subsidiesysteem	3
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand bij de onteigeningscomités en de comités van aankoop	7
Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de economische meerwaarde van containerterminals in het algemeen en van het Saeftinghedok in het bijzonder Met redenen omklede moties	9 20
Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitwerking van een geïntegreerd kustveiligheidsplan om de Vlaamse kust te beschermen tegen overstromingsgevaar wegens de stijging van de zeespiegel	20
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de ontpoldering van de Hedwigepolder in het kader van de Vlaams-Nederlandse afspraken over de uitdieping van de Westerschelde	22

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de mobiliteitskosten voor mensen in vervoersarmoede die aangewezen zijn op de mindermobielen-centrales (MMC's)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de overheid komt op verschillende manieren tussen in de kosten van het openbaar vervoer voor vijfenzestigplussers. Voor hen is regionaal vervoer met De Lijn gratis. Bij de NMBS betalen ze een verminderde bijdrage.

Niettegenstaande die ernstige inspanningen van onder meer De Lijn met belbussen en aangepaste dienstregelingen, blijft een aantal mensen mobiliteitsproblemen ondervinden. Mensen die omwille van hun ouderdom, ziekte of handicap verplaatsingsproblemen hebben, zijn dikwijls aangewezen op vrijwilligersvervoer.

Bij de mindermobielencentrales zorgen vrijwillige chauffeurs voor het vervoer van mensen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, en die financieel niet in staat zijn om zich bijvoorbeeld met een taxi te verplaatsen. Deze doelgroep moet wel betalen voor de diensten van de MMC's: 0,30 euro per kilometer als vergoeding aan de vrijwilligers. Voor heel wat mensen uit deze groep is ook dat bedrag al tamelijk hoog.

Dit neemt niet weg dat het huis-aan-huis vervoer via de MMC's betaald moet worden. Dit vervoer op maat voorkomt de sociale uitsluiting van vervoersarmen en draagt bij tot hun maatschappelijk welzijn. Aan de andere kant is het niet haalbaar om het gratis openbaar vervoer voor vijfenzestigplussers terug te schroeven. Men kan hier dus niet spreken van een situatie in evenwicht.

Welke maatregelen overweegt u, mevrouw de minister, om de discriminatie tussen het gratis openbaar vervoer voor vijfenzestigplussers en de kosten voor mensen in vervoersarmoede bij de MMC's te verkleinen of weg te werken? In welke mate wordt hierbij nagegaan of een ernstige tussenkomst vanwege de overheid in de kilometervergoeding van de MMC's mogelijk en/of haalbaar is?

Hebt u hierover al gesprekken gevoerd met Taxistop als overkoepelende organisatie van de MMC's? Wat is de stand van zaken van dit overleg? Welke resultaten heeft dat tot dusver opgeleverd?

De ruim 220 MMC's die in Vlaanderen actief zijn, hebben nog steeds geen apart statuut. De lokale inrichters, zoals OCMW's, sociale diensten enzovoort, hanteren dan ook vaak verschillende normen, onder andere qua lidgeld en onkostenvergoeding. Hoe en wanneer kan hiervoor een oplossing worden geboden?

In hoever pleegt u overleg met minister Vanackere betreffende het beleid gericht op mensen met vervoersarmoede of met een heel bijzondere mobiliteitsvraag als gevolg van ouderdom, ziekte of handicap? Wat heeft dat overleg tot dusver opgeleverd?

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer de Kort. Ik wil er graag op wijzen dat mensen met een handicap die erkend zijn door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), recht hebben op een Omnipas van De Lijn. Daarmee kunnen ze gratis gebruik maken van alle bussen en trams.

Personen met een zware mobiliteitsbeperking kunnen geen gebruik maken van de reguliere bussen of trams. Zij zijn aangewezen op de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) of de MMC's. Die zijn allebei betalend, terwijl de Omnipas een gratis aanbod is. Ik vraag aandacht voor deze doelgroep. Deze mensen hebben ook recht op gratis vervoer.

De heer Frans Peeters: De vraag om uitleg van de heer de Kort is terecht. Ik heb even rondgevraagd wat dit betekent in rurale gemeenten. In tien jaar tijd is het aantal ritten vertienvoudigd. Op het platteland leeft een enorme vraag naar het gebruik van een MMC. Het aantal aangesloten leden – de cijfers kloppen misschien niet helemaal, mijn rondvraag was beperkt – is verviervoudigd. Deze vraag wordt momenteel ingevuld door vrijwilligers. Hoe lang kunnen we daar een beroep blijven op doen zonder extra stimulansen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb twee voorafgaande opmerkingen.

In de eerste plaats ben ik het eens met de vraagstellers dat dit een grote uitdaging is. De Vlaamse Regering moet daarop inspelen gezien de mobiliteitsproblemen, gezien de verwitting en vergrijzing van de bevolking en gezien de armoedeproblematiek. Ik geef daarmee meteen aan dat er een verantwoordelijkheid ligt bij de

minister van Mobiliteit, maar dat er ook elders verantwoordelijkheden moeten worden opgenomen.

Een tweede opmerking is veeleer van juridische en politieke aard, en heeft te maken met het recente decreet Gelijke Kansen en Gelijke Behandeling. Ik wil vragen om behoedzaam om te springen met de term 'discriminatie'. Dit is geen discriminatie, collega's. Er is ongetwijfeld sprake van een verschillende behandeling, maar die is verklaarbaar. Dat is dus geen discriminatie. Dat juridische onderscheid moeten we echt maken.

De juridische betekenis van discriminatie veronderstelt een niet te rechtvaardigen verschil in behandeling van personen binnen eenzelfde context of aanbod. U kunt me dus niet betichten van het in stand houden van discriminaties, want dat is net wat we heel erg trachten te bestrijden. Ik vermoed dat dat ook niet uw bedoeling was, mijnheer de Kort. Ik geef gewoon mee dat we hier met de nodige zorg mee moeten omspringen.

Vooraleer op uw vragen te antwoorden, wil ik een aantal zaken plaatsen over het tarievenbeleid van De Lijn. Ik wil niet dat het ene wordt afgewogen tegen het andere. Het tarievenbeleid van De Lijn is mijn volle verantwoordelijkheid, en ik wil meegeven wat we de voorbije jaren hebben gedaan. U verwijst zelf naar het gratis abonnement voor de vijfenzestigplussers, maar er zijn de voorbije jaren ook nog wat andere initiatieven genomen. Ik verwijs naar de Omnipas voor 60- tot 64-jarigen en het statuut van de 'verhoogde tegemoetkoming', ook wel het Omniostatuuat genoemd. Vooral in verband met dat laatste hebben we recent nog een initiatief genomen.

De Omnipas geeft al aan dat er voor de 60- tot 64-jarigen belangrijke prijsverminderingen zijn. Bovendien is er ook voor minder mobiele een heel belangrijk initiatief met betrekking tot het Omniostatuuat. We hebben dat statuut uitgebreid naar De Lijn, wat betekent dat alle mensen die daarvoor in aanmerking komen op basis van daadwerkelijk genot van een sociaal voordeel, maar ook op basis van inkomensonderzoek, recht hebben op een zeer goedkoop abonnement van 25 euro per jaar.

Bovendien is het uitvoeren en het finaliseren van het decreet Basismobiliteit een bijzondere stimulans gebleken, vooral in landelijk gebied, om mensen veel mobiel te maken via het reguliere net van De Lijn. Ik geef u bijvoorbeeld mee dat alle belbussen toegankelijk zijn. Daar is een geïntegreerd aanbod mogelijk.

Ondanks al die ingrepen blijken initiatieven als de mindermobielencentrales, die gehandicapten, bejaarden en mensen in sociale nood vervoeren, noodzakelijk. Op korte termijn zal dan ook worden nagegaan hoe dit particuliere aanbod zich kan integreren in het totale aanbod van het volledig aangepaste vervoer. Naar aanleiding van de bevindingen uit het proefproject rond aangepast

vervoer in Mol en Leopoldsburch loopt er op dit ogenblik immers een onderzoek naar 'de hefboomen voor het uittekenen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem voor Vlaanderen'. Het onderzoek wordt uitgevoerd door Enter vzw, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid. De resultaten van dit onderzoek worden in april 2009 verwacht.

Het onderzoek moet de huidige organisatie van het aanvullende aangepaste vervoer zowel structureel als procesmatig in beeld brengen en mogelijke scenario's ontwikkelen om tot een efficiënt en logisch toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen te komen. Mede op basis hiervan kan een voorontwerp van decreet worden opgesteld, wat op zich evenwel buiten de onderzoeksopdracht valt.

Aangezien het totale aanbod aan aanvullend aangepast vervoer op dit moment bestaat uit erkende en niet-erkende Diensten Aangepast Vervoer (DAV's), MMC's, ziekenhuisdiensten, private taximaatschappijen en enzovoort, zullen al deze actoren betrokken worden in het onderzoek. Uiteraard geldt dit ook voor De Lijn, de NMBS en de VVSG. De structurele oplossing voor het toegankelijke vervoerssysteem in Vlaanderen zal met andere woorden ook een indicatie moeten geven van de rol van de MMC's in deze aangelegenheid.

In het onderzoek zal ook worden gekeken naar de huidige verschillende betaalsystemen en kostenstructuren. Op die wijze kan een duidelijk financieel inzicht verkregen worden. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan dan een bijsturing overwogen worden waarbij via scenario-ontwikkeling de financiële weerslag zowel voor de overheid, de vervoersaanbieder als voor de vervoersgebruiker kan worden nagegaan.

Mocht er een politieke consensus zijn om daar ook met gratis vervoer te werken, dan ben ik daar zeker geen tegenstander van.

In het kader van het voornoemde onderzoek hebben mijn diensten hierover begin deze maand een inleidend overleg gevoerd met Taxistop. Die gesprekken bevinden zich in een opstartfase en zijn dus lopende. Het is op dit moment dus nog te vroeg om over concrete resultaten te spreken.

Taxistop, als koepel van de MMC's, streeft heel erg naar harmonisatie. Het lopende onderzoek is een goed aanknopingspunt om hierin verdere stappen te ondernemen, zeker indien deze problematiek verder wordt geregeld via een decreet. Uiteraard moeten de resultaten van het onderzoek worden afgewacht, maar het lijkt me heel zinvol om de diverse bestaande initiatieven te stroomlijnen, en daarbij eventueel te denken aan een eengemaakt statuut.

Wat het overleg met minister Vanackere betreft, wil ik er nog eens op wijzen dat er bij het begin van de legislatuur uitgebreid overleg is geweest met toenmalig minister-president Leterme en toenmalig minister van Welzijn Vervotte. De budgetten zitten bij Gelijke Kansen. Dat is het laatste departement waar de Diensten Aangepast Vervoer zouden moeten worden aangestuurd en geïntegreerd. Voor mij was het een even goede optie om dat te integreren in Welzijn.

De toenmalige minister van Welzijn was evenwel niet te vinden voor die oplossing. Daarom hebben we vanuit Mobiliteit onze verantwoordelijkheid genomen en zijn we gestart met het proefproject en het onderzoek, waar ik al naar verwees. Recent heeft mijn kabinet geparticipeerd aan het verticaal armoedeoverleg dat werd georganiseerd door het Vlaams netwerk van verenigingen waar armen het woord nemen. Betreffende mobiliteit was er een overleg op 18 november jongstleden, en daar werd het belang van mobiliteit voor de sociale inclusie uiteraard verder uitgediept.

Als resultaat van dit overleg werden een aantal suggesties gedaan, zoals de uitbreiding van de werking van de fietspunten, de kortingen op de passen voor het openbare vervoer, de vorming over het gebruik van openbaar vervoer en taxicheques voor mensen in armoede. Deze suggesties moeten uiteraard nog verder worden besproken in functie van de haalbaarheid en de mogelijke realisatie.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, het is niet mijn bedoeling om een minister persoonlijk aan te vallen over deze problematiek, laat dat duidelijk zijn.

De mensen van de mindermobielen centrale hebben zelf een algemene vergadering gehouden, hier in het Vlaams Parlement. Ze zijn zelf bij een aantal knelpunten uitgekomen inzake een toekomstige goede werking. De discriminatie tussen het gratis openbaar vervoer voor mensen die goed te been zijn en het betalend vervoer voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, werd door hen als een eerste probleem ervaren en geformuleerd.

Ik heb er geen moeite mee om het woord 'discriminatie' te vervangen door het woord 'discrepantie'. Het is van belang om over de partijgrenzen heen verder te inventariseren wat er op dit moment bestaat en wat er loopt aan proefprojecten, en om te bekijken hoe het collectieve en vraagafhankelijke vervoer verder kan worden georganiseerd. De heer Peeters heeft terecht opgemerkt dat er een stijgende vraag is omdat de mensen – gelukkig – langer blijven leven. We stellen daardoor vast dat mensen op latere leeftijd effectief met mobiliteitsproblemen worden geconfronteerd. Het zou jammer zijn dat mensen in totale eenzaamheid terechtkomen doordat we geen goed antwoord kunnen bieden op deze maatschappelijke

noden. Het zou goed zijn om samen met een aantal mensen een resolutie in te dienen zodat we iets kunnen uitwerken inzake die noden en met het oog op de toekomst.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de kosten van groenestroomcertificaten voor Vlaanderen en de weinig efficiënte werking van het subsidiesysteem

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het Vlaamse Gewest is sinds 1 januari 2002 een systeem van groenestroomcertificaten van kracht. Vlaanderen wil namelijk de aanmaak van groene stroom of elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen bevorderen door de productie ervan te subsidiëren.

Het systeem bestaat uit twee delen. Enerzijds kunnen producenten van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen bij de Vlaamse Reguleringsinstantie VREG groenestroomcertificaten krijgen. Anderzijds is er een certificatenverplichting voor elektriciteitsleveranciers die niet in staat zijn zelf voldoende groene stroom te produceren. Zij moeten bij de VREG een bepaald aantal groenestroomcertificaten inleveren door ze aan te kopen op de markt.

In Vlaanderen zit de productie van groene stroom duidelijk in de lift. Op de totale elektriciteitsverkoop klom het aandeel van 0,8 procent in 2002 naar 4,9 procent in 2007. Hiermee wordt het doel van 6 procent tegen 2010 haalbaar.

De groei van het aantal gecreëerde groenestroomcertificaten is spectaculair, maar inefficiënt. Energie- en milieueconoom Aviel Verbruggen van de Universiteit Antwerpen becijferde dat het systeem van groenestroomcertificaten Vlaanderen ruim 500 miljoen euro te veel kost. Bijna twee derde van de bedragen die de Vlaamse overheid besteedt aan het systeem, zijn overbodig en genereren overvloedige winsten.

De heer Verbruggen vergeleek het Vlaamse subsidiesysteem met het Duitse. Dat leverde opmerkelijke resultaten op. Over de periode 2002-2007 kende de overheid voor 537,7 miljoen euro aan groenestroomcertificaten toe aan producenten. Die wekten daarmee voor 300,3 miljoen euro aan groene energie op voor de

elektriciteitsmarkt. De totale uitgaven voor Vlaanderen bedragen dus 838 miljoen euro, geld dat via belastingen en de aankoop van energie door de Vlaamse consument wordt betaald. Door het Duitse systeem toe te passen op diezelfde Vlaamse groene stroom, zou de kost beperkt zijn tot 301,3 miljoen euro: 155,8 miljoen euro subsidies en 145,5 miljoen euro verkoopwaarde. Met andere woorden: bijna twee derde van de Vlaamse uitgaven had bespaard kunnen worden.

Het Vlaamse systeem van de groenestroomcertificaten werkt volgens de heer Verbruggen bovendien weinig efficiënt. De prijzen van de certificaten worden immers meer gestuurd door de hoogte van de boete dan door de marktwerking. Zo blijft de prijs vrijwel stabiel, iets onder het niveau van de boete van 135 euro per ontbrekend certificaat. Die prijszetting staat bovendien los van het gegeven of er nu veel handel is in groenestroomcertificaten of niet.

Mevrouw de minister, ik zou u dan ook graag de volgende vragen willen voorleggen. In hoeverre bent u het eens met de berekeningswijze, de bevindingen en de kritiek van energie- en milieueconoom Aviel Verbruggen ten aanzien van het Vlaamse premiesysteem van groenestroomcertificaten? In welke mate bent u vertrouwd met het Duitse subsidiesysteem?

Welke initiatieven en/of maatregelen overweegt u om aan de kritiek tegemoet te komen of om de kritiek te weerleggen?

In welke mate blijft de doelstelling gehandhaafd om tegen 2010 een aandeel van 6 percent aan groene stroom op de totale elektriciteitsverkoop te halen?

De VREG noemt de gebrekkige marktwerking een terecht aandachtspunt. De aan- en verkopen van certificaten gebeuren op bilaterale basis, wat weegt op de prijsvorming. Maar er zouden concrete initiatieven lopen om tot een meer transparante prijsvorming te komen. Over welke initiatieven gaat het hier precies, en hoe kunnen die tot een betere marktwerking leiden?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Het gaat hier over een zogenaamde windfall profit, een winst die meevalt voor Electrabel. Electrabel kan goedkoop bijstoken in steenkoolcentrales aan een productiekost die volgens specialisten zo'n 20 euro per megawattuur bedraagt, en toch groenestroomcertificaten verkopen aan de marktprijs die momenteel rond 110 euro per megawattuur ligt. Dat levert de monopoliehouder op onze markt, die over de steenkoolcentrales kon beschikken, een gigantisch voordeel op.

Professor Verbruggen heeft gelijk bij die opmerking. Hij stelt het feed-in tarief als alternatief voor, maar zolang

Vlaanderen niet de bevoegdheid heeft over prijzenbeleid, kunnen wij daar zelf niet naar overstappen. Mevrouw de minister, in afwachting van een volgende staatshervorming – waarvoor we naar uw partij kijken – kunnen we niet anders dan blijven werken met ons systeem van groenestroomcertificaten.

U zou wel iets willen doen aan die windfall profits. U kunt echter niets doen omdat de toenmalige regering en het toenmalige parlement hebben beslist dat eventuele wijzigingen aan het systeem die zouden leiden tot een daling van de opbrengsten voor bestaande installaties, leiden tot een volledige vergoeding vanuit de Vlaamse Regering. Ik heb u dat al verschillende keren horen zeggen, maar ik vraag me af of dat correct is. Als ik me niet vergis, slaat de bepaling ook op de groenestroomcertificaten die via het gegarandeerde systeem door de netbeheerders moeten worden opgekocht. Ik wil u nog eens vragen om te onderzoeken of u daar een mouw aan kunt passen. Zo zou u die windfall profits toch kunnen afbouwen en de oversubsidiëring van sommige producenten van groene stroom uit de wereld helpen.

De marktwaarde van de groenestroomcertificaten zou meer worden bepaald door de boeteprijs dan door de marktwerking. Dat was inderdaad correct in de periode dat het aantal toegekende groenestroomcertificaten lager lag dan het aantal in te leveren. Ondertussen zijn voldoende groenestroomcertificaten toegekend aan groenestroomproducenten. Vandaag zitten we wel degelijk met een marktprijs die lager ligt dan de boeteprijs, en zo hoort het ook.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Martens, het monopolie van onze vrienden van Electrabel is altijd in stand gehouden door de klassieke partijen. Over de manier waarop Electrabel de klassieke partijen in ons land naar zijn hand heeft kunnen zetten, kunnen boeken worden geschreven.

De heer Bart Martens: Ik ga de klassieke partijen niet verdedigen, maar we leven wel in een andere tijd. Ik heb zelf in de Senaat verschillende wetsvoorstellen ingediend om dat monopolie te doorbreken, van investeringstoppen tot de verplichte veiling van virtuele productiecapaciteit. U kunt mij weinig verwijten.

De heer Jan Peumans: Het gaat over uw partij, niet over u. Ik heb de gangsters van Electrabel leren kennen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de Kort, u verwijst naar een artikel van professor Verbruggen. Hij was kabinetschef van voormalig milieuminister Dua tussen

1999 en 2001, precies op het moment dat de groenestroomcertificaten uitgevonden en ingevoerd zijn.

Tijdens deze legislatuur hebben wij zaken aangepast en verschuivingen gedaan. Als u dat wenst, kan ik u daar een lijst van geven. Het is vreemd om dan zoveel jaar later dat artikel te lezen. Het systeem van groene certificaten is immers een goed systeem dat we niet zomaar mogen weggooien.

Ik wil zeker onderzoeken wat de heer Martens daarnet zei. Artikel 25ter, paragraaf 3, van het Elektriciteitsdecreet maakt het voor ons onmogelijk om de toebedeling van de groenestroomcertificaten voor bijstook van biomassa in steenkoolcentrales ongedaan te maken, op straffe van een schadevergoeding. Dat is wat me zorgen baart. Ik zie niet goed in hoe we daar op een goede manier kunnen uitgeraken. Ik zal laten nakijken of we dat artikel op een andere manier kunnen interpreteren.

De heer de Kort heeft terecht opgemerkt dat het opwekken van elektriciteit via hernieuwbare energiebronnen in het Vlaamse Gewest wordt ondersteund door onder meer de groenestroomcertificaten. Dat systeem moet marktpartijen toelaten om keuzes te maken, maar de kost van deze steunmaatregel is niet onbelangrijk. Het is belangrijk voor het Vlaamse energiebeleid. Het is niet de Vlaamse overheid die de kost draagt, maar de elektriciteitsafnemer. De inschatting die professor Verbruggen heeft gemaakt, moet op een aantal punten worden genuanceerd. Ik zal deze punten even overlopen.

De waarde van de groenestroomcertificaten wordt integraal aan handelswaarden berekend, terwijl ruim 58 percent van de certificaten rechtstreeks wordt toegekend aan partijen die zelf ook certificaatplichtig zijn. De certificaten worden nooit verhandeld. Dat is een eerste punt van overschatting.

Voorts is de berekende waarde die de producenten van groene stroom zouden krijgen voor hun elektriciteit in de studie eveneens overschat. Deze waarde wordt berekend aan de eindafnemersprijs voor industriële afnemers, niet aan de groothandelswaarde. Daarenboven wordt stroom uit hernieuwbare energiebronnen minder vergoed op de groothandelsmarkt dan grijze elektriciteit omwille van het meestal grotere onevenwichtsrisico en de vaak kleinschalige aard van de producenten.

Ook de boeteprijs in Vlaanderen is constant sinds 2004, zodat er sprake is van een prijsdaling in reële termen, rekening houdend met de inflatie.

Mogelijks rekenen sommige leveranciers hun klanten een hogere kost aan als 'Bijdrage Hernieuwbare Energie', in vergelijking met de reële kost die ze dragen om aan hun quotumverplichting aan groenestroomcertificaten te voldoen, hetzij door deze certificaten zelf te

produceren, hetzij door ze aan te kopen. Dit is een aandachtspunt omdat het mogelijks de kost van het systeem voor de afnemers opdrijft. Maar het prijsbeleid – en dat heeft de heer Martens terecht aangehaald – is een federale bevoegdheid.

Het certificatensysteem blijkt in staat de beleidsdoelstellingen te halen omdat het een belangrijke prikkel levert aan de energieleveranciers om de boete te vermijden. Tegelijk moedigt het investeringen in bijkomende productiecapaciteit voor stroom uit hernieuwbare bronnen aan, zonder de keuze voor een bepaalde technologie op te dringen.

Het feit dat de handelsprijs vrij stabiel is, is te wijten aan het feit dat de marktpartijen zich baseren op de langetermijnvooruitzichten voor de productie van groene stroom, en niet op de kortetermijnmarktomstandigheden. Dat is de logica zelf omdat het quotasysteem zo werd opgesteld dat het leidt tot een blijvende prikkel voor het verhogen van de productie van stroom uit hernieuwbare bronnen. Dat feit op zich leidt dan tot een stabiel investeringsklimaat voor de productie van groene stroom.

Ook het Duitse systeem slaagt erin de productiedoelstellingen te halen. Dat systeem doet dit door almaar stijgende subsidies toe te kennen aan producenten van groene stroom. Op dit ogenblik is dat gemiddeld 114 euro per megawattuur, door de injectie ervan in het stroomnet te ondersteunen. Dit feed-insysteem houdt ook in dat elke geïnjecteerde kilowatt per uur gesubsidieerd wordt aan een vast, maar daarom niet uniform en in de tijd aanpasbaar subsidietarief, bovenop de marktprijs. Dat staat in contrast met het certificatensysteem, dat de leveranciers prikkelt tot het vermijden van de boete. Het Duitse systeem subsidieert de injectie van hernieuwbare elektriciteit, maar biedt geen prikkel voor het produceren van stroom bij de afnemers ervan en leidt in dat opzicht tot een minder efficiënt elektriciteitssysteem dan het Vlaamse certificatensysteem omdat dit laatste de productie ondersteunt.

De beleidskeuzes die worden aangevallen, zijn onderbouwd door studies van onder meer de VITO over de onrendabele top per productietechniek. Zo worden groenestroomcertificaten bijvoorbeeld alleen uitgereikt aan afvalverbrandingsinstallaties voor de door OVAM gecontroleerde bio-organische en niet-recycleerbare fractie van het restafval. Dat is dus geen aantasting van de principes die de Vlaamse overheid heeft vastgelegd voor het afvalbeleid.

Het verlaten van het certificatensysteem lijkt me vandaag een te grote gok. Intussen is bewezen dat het een stabiel investeringskader biedt en de doelstellingen kan bereiken. Overschakelen naar een nieuw systeem naar Duits model zou een grote gok betekenen. Dat is totaal

onnodig. We zouden opnieuw van nul moeten vertrekken, ervaring opbouwen met het nieuwe systeem en dat beginnen bij te sturen. We kunnen het certificatiesysteem wel nog verbeteren en verfijnen. De regering werkt daar ook aan, maar het overstappen op een heel nieuw systeem zou een onverantwoorde koerswending betekenen.

Het Italiaanse steunregime voor groene stroom dat door de consultant Summit Energy als het meest bevorderlijke investeringsklimaat in Europa gerangschikt wordt, vertoont opvallende gelijkenissen met het Vlaamse regime. Ook daar werkt men met groenestroomcertificaten, gegarandeerde minimumprijzen en verhoogde minimumprijzen voor fotovoltäische zonnepanelen, die variëren tussen 360 en 490 euro per megawattuur al naargelang de capaciteit van de installatie en de mate van integratie van de installatie in de bebouwing.

De keuze voor een feed-intarief dringt in feite een hele reeks keuzes op aan de investeerders. Dit is niet het geval met een certificatiesysteem. Als de overheid verkeerde inschattingen maakt bij het maken van die keuzes, zoals het vastleggen van een te hoog of te laag tarief voor een bepaalde technologie, dan leidt dat ertoe dat de kost voor het bereiken van de doelstelling zeer hoog uitvalt of dat de doelstelling niet gehaald wordt. Ik vrees tevens dat dit enigszins tot een stop-and-go-beleid zou leiden. Dit is in tegenspraak met ons streven naar een relatief stabiel investeringsklimaat.

Op basis van de kritiek van professor Verbruggen en de kanttekeningen die ik net zelf heb gemaakt, zie ik geen aanleiding om het systeem helemaal om te keren. Het certificatiesysteem zal hoe dan ook worden verfijnd. We zijn daar volop mee bezig.

Het is onze bedoeling tegen 2010 de 6-percent-doelstelling te halen. Die doelstelling blijft onverkort gelden en zal volgens onze verwachtingen ook worden gehaald.

Zoals ik mijn recent besproken beleidsbrief al heb onderschreven, heeft de bilaterale marktwerking een aantal nadelen. De VREG werkt momenteel mee aan het opzetten van een handelsplatform voor de verhandeling van groenestroom- en warmtekrachtcertificaten. Belgian Power Exchange (Belpex) staat in voor de uitwerking van dit handelsplatform. Belpex beschikt over expertise inzake de organisatie van de Belgische elektriciteitsbeurs en neemt de kosten voor de ontwikkeling van het handelsplatform op zich.

Ik ondersteun dit initiatief absoluut. Het kan immers een keuze in de werking van de Vlaamse certificatenmarkten tot stand brengen. Het voordeel van de organisatie van een handelsplatform is dat certificaten anoniem kunnen worden verhandeld. Dit kan de gevolgen van de marktmacht enigszins verminderen. Dit moet tevens tot een objectievere, transparantere prijsvorming leiden. De

standaardisering van de handelsproducten zal de drempel voor kleine producenten verlagen. Op die manier krijgen ze de kans hun certificaten te valoriseren.

Ten gevolge van bijkomende technische eisen heeft de geautomatiseerde datacommunicatie tussen de VREG en Belpex wat vertraging opgelopen. Op dit ogenblik wordt onderzocht of de wisselbeurs voor groenestroomcertificaten nog voor 31 maart 2009, de datum van de volgende inleveringsronde, door middel van een manuele procedure zou kunnen worden ondersteund. Ik hoop op dit vlak binnenkort goed nieuws te kunnen brengen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik dank de minister voor het uitvoerig antwoord. Ik ben tevreden dat de betoelaging van de werking met groenestroomcertificaten verder zal worden verfijnd.

Ik ben voornamelijk geïnteresseerd in het Duitse systeem. Dit systeem heeft de industrie heel wat impulsen gegeven. Vlaanderen heeft hier later op ingepikt. In Duitsland is een stabiel investeringsklimaat gecreëerd.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik dank de minister voor haar antwoord. Er zijn veel argumenten om aan het systeem van de groenestroomcertificaten vast te houden. Een van de belangrijkste voordelen van dit systeem is de bepaling van de vergoeding op basis van de doelstelling. Het Duits systeem werkt net omgekeerd. Op basis van een feed-in kan op voorhand een vergoeding worden vastgelegd. Dit betekent dat het onduidelijk blijft welk aandeel van de groene stroom zal worden gerealiseerd.

Hoewel dit een belangrijk voordeel van de groenestroomcertificaten vormt, moeten we proberen de riantie oversubsidiëring, die uiteindelijk door de eindgebruiker wordt betaald, in te perken. De minister heeft in dit verband naar artikel 25, ten derde, paragraaf 3, van het Elektriciteitsdecreet verwezen. Dit artikel stelt dat, indien de steun bedoeld in paragraaf 1 ten gevolge van een beslissing van de Vlaamse overheid niet langer wordt toegekend, de Vlaamse Regering de geleden schade voor bestaande installaties zal vergoeden. Uit paragraaf 1 blijkt evenwel dat het gaat om steun die de netbeheerders toekennen voor de productie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen die in op hun net aangesloten installaties is opgewekt. Het gaat hier om de distributie langs het laagspanningsnet. De oversubsidiëring waarvan sprake wordt gerealiseerd in steenkoolcentrales die op het hoogspanningsnet zijn aangesloten. Die vallen derhalve onder de minimumsteun van de netbeheerders. Ik zou de minister willen vragen dit nog eens grondig te onderzoeken. We moeten elke kans met beide handen grijpen om deze oversubsidiëring op een of andere manier in te perken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand bij de onteigeningscomités en de comités van aankoop

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, deze comités vallen onder de bevoegdheden van de federale overheid. We weten allemaal dat dit probleem al van voor de aanvang van de huidige legislatuur bestaat.

De afwerking van reeds genomen beslissingen vormt op zich een heikel punt. De burger heeft op dit ogenblik geen goed beeld van alles wat met de uitvoering van beslissingen te maken heeft. Dit geldt zeker voor openbare werken, infrastructuur, mobiliteitsconvenants en modules. De burger heeft geen problemen met het democratisch besluitvormingsproces, maar wel met het feit dat hierbij veel tijd verloren gaat. De comités van aankoop hebben immers heel wat achterstand opgebouwd.

Iedereen is het er eigenlijk over eens dat het van kwaad naar erger gaat. Uit de antwoorden op vroegere vragen om uitleg aan de minister en aan minister Van Brempt leid ik af dat zij het hier ook mee eens zijn. Ten gevolge van interne personeelsmutaties, afwezigheden wegens ziekte en het uitblijven van vervangingen is het personeelsgebrek op dit ogenblik nog groter dan vroeger. Daarbij komt nog dat men minder een beroep kan doen op de ontvangers van de registratie. Hun inzet bij de schattingen is uitdovend. De comités van aankoop hebben, gelet op het eerdere knelpunt, een bijna onoverbrugbare achterstand opgebouwd. Vooral de urgentie inzake de schattingsdossiers is verschrikkelijk groot.

De Vlaamse Regering heeft zich altijd een beetje verscholen achter de regionalisering. Dat klopt ook, maar de Vlaamse overheid en provincies en gemeenten hebben alle belang bij een snelle realisatie van projecten met relatief beperkte kosten. Dat moet enerzijds gebeuren via de uitbreiding van de capaciteit en de uitbouw van de diensten, en anderzijds via creatieve oplossingen om de achterstand weg te werken.

Is de Vlaamse overheid ervan op de hoogte hoeveel dossiers er vertraging oplopen ten gevolge van de achterstand bij de comités van aankoop? Welke financiële implicaties heeft dit?

Is de Vlaamse overheid, gezien de tragische achterstand bij de comités van aankoop, bereid hieromtrent initiatieven te nemen? Want momenteel gebeurt er niets. Indien ja, welke initiatieven heeft ze voor ogen? Moet er niet gezocht

worden naar creatieve formules om de uitvoering van de schattingen inzake onteigeningen uit te voeren?

Dan heb ik nog een suggestie. Kan er voor het voeren van de onderhandelingen inzake onteigeningen en het verlijden van de aktes geen samenwerking worden gezocht met derden om de dramatische achterstand bij de comités van aankoop versneld weg te werken? Bij welke modules kan de Vlaamse overheid vandaag al de gemeentebesturen voor de onderhandelingen voor grondaankopen subsidiëren als gemeentebesturen die toewijzen aan een derde partij?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik heb ook een suggestie. De verplichting van onteigening tussen overheden is het gevolg van een omzendbrief van het ministerie van Financiën. Als die verplichting zou wegvallen, zou het werk al fel verminderen. Als men een fietspad wil aanleggen op voormalig militair domein, waarom is dan een effectieve onteigening nodig? Kan dit besproken worden in een verder overleg?

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Kris Van Dijk: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kom niet vaak in deze commissie, maar deze vraag om uitleg interesseerde me. Het is een terechte vraag. Ik kreeg onlangs te maken met een comité van aankoop. Ook al willen die mensen hun werk goed doen, ze hebben er geen personeel voor. Het comité van aankoop voor de arrondissementen Antwerpen en Turnhout bestaat uit twee personeelsleden! Eén moet zich bezighouden met het dossier BAM, de andere met al de rest.

We hebben in dit land nog mensen die geloven in het coöperatieve federalisme. Dit is een mooi voorbeeld voor hen. Minister Reynders wil immers niet investeren in een dienst die niet voor hem werkt. Het is een dienst die werkt voor de gemeenten, de provincies en het Vlaamse Gewest. Het is dus nogal evident dat men achterstand oploopt en geen vooruitgang boekt, hoewel én de lokale besturen, én de provincies, én het Vlaamse Gewest initiatieven willen nemen. Ik weet dat dit probleem opgenomen is in het eerste pakket van maatregelen dat straks waarschijnlijk wordt goedgekeurd. Blijkbaar zou er een afspraak in de maak zijn dat de onteigeningsregels uitgevaardigd zullen kunnen worden door de gewesten, maar de federale overheid zou nog eigen regels hanteren.

Als eenvoudige burger wil ik wel eens horen hoe dat in het werk zal gaan. Waar moet een lokaal bestuur dan te rade gaan? Binnen de diensten van het gewest of bij de federale overheid? Voor mij is het allemaal heel onduidelijk, en wellicht ben ik niet de enige. Ik treed de vragen van de heer Peeters bij. In onderhandelingscomités

en waar dan ook moet op de plichten van de federale overheid worden gewezen. Er moet worden geïnvesteerd in personeel. Dat is noodzakelijk om de dringende dossiers te kunnen afwerken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: We hebben het hier al eens over gehad, mijnheer Peeters. Er zijn inderdaad absoluut vertragingen bij de uitvoering van onteigeningen. Dat heeft grote gevolgen.

Een eerste gevolg is de vertraging bij de uitvoering van geplande projecten. Bijvoorbeeld fietspaden of de heraanleg van kruispunten kunnen vertraging oplopen omdat de onteigeningen niet gerealiseerd kunnen worden. Een tweede gevolg kan inderdaad van financiële aard zijn. Indien een werk immers al aanbesteed zou zijn en de nodige onteigeningen nog niet verricht zijn, kan een vertraging in de onteigeningen een herziening van de aanbestedingsprijs tot gevolg hebben en dus een financiële implicatie. Een lijst van projecten met achterstand – en wat is dat dan: achterstand? – kan ik u moeilijk geven. In principe is het echter niet aangewezen aan te besteden vooraleer de verschillende onteigeningen afgerond zijn. Dit was ook een aanbeveling van het Rekenhof. Dat levert natuurlijk weer tijdverlies op.

Hoe kunnen we daaraan tegemoetkomen? Ik zie drie wegen die nu al worden bewandeld. Een ervan is wellicht een oplossing. Verschillende sprekers verwezen al naar het eerste pakket van de staatshervorming. De bevoegdheid zou naar Vlaanderen komen. Voor mij zou dat een goede zaak zijn. Uitvoering op het terrein komt altijd toe aan de gewesten. Het is dan ook de logica zelf dat de comités van aankoop bij ons kunnen fungeren. Het is echter onverantwoord dat er tot die overheveling niet meer wordt geïnvesteerd. Dat creëert natuurlijk een nog grotere flessenhals.

Ik heb een aantal signalen gekregen. Er is iemand die één provincie vernoemd heeft. Ik ken nog een andere waar ook problemen zijn. We hebben beslist om federaal minister Reynders aan te spreken en te vragen om een regeling te treffen die haalbaar en werkbaar is.

Wat kunnen we doen in afwachting van een hervorming of beleidsmatige verandering? In het kader van het gevaarlijkepuntenproject zijn in het verleden met TV3V ook al afspraken gemaakt over de betere voorbereiding van onteigeningsdossiers. Zo stelde het studie bureau, naast de opstelling van het onteigeningsplan, ook al een gedetailleerde beschrijvende staat op. Dat zijn twee administratieve instrumenten die de comités van aankoop heel wat voorbereidend werk besparen. Deze methode heeft de comités toegelaten om onmiddellijk tot een meer gefundeerde schatting over te gaan. Het kan zich daardoor beperken tot zijn kerntaken, met name de schatting en de onderhandeling van de onteigeningen.

Enkele concrete voorbeelden zijn de projecten in Zonhoven, Olen en Zutendaal. Zo werden daar de enorme termijnen gevoelig ingekort.

Een tweede idee is de mogelijkheid waar u ook naar verwijst, mijnheer Peeters, namelijk de samenwerking met derden. Daarbij kan die derde de dossiers administratief voorbereiden, zodat een vlottere inleiding bij de comités mogelijk wordt. Deze mogelijkheid vertoont veel gelijkenis met het TV3V-spoor. De administratieve voorbereiding wordt ook gedetailleerd uitgewerkt, maar we kunnen bovendien een lokaal bestuur of zelfs intercommunale opdragen om het voorbereidende werk te verrichten. Dit is echter slechts mogelijk in goede onderlinge afspraken met de intercommunale of het lokaal bestuur.

Op dit ogenblik wordt die samenwerking onderzocht in het kader van de noord-zuidverbinding in de Kempen, waarbij wordt gekeken of de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) kan optreden om een aantal dossiers administratief voor te bereiden. IOK is bezig met de opmaak van een dossier. We bekijken momenteel of daar een samenwerking mogelijk is.

Een derde piste is het afsluiten van zogenaamde service level agreements met de comités. In deze SLA's wordt dan tussen het Vlaamse Gewest en de comités afgesproken welke diensten verwacht kunnen worden tegen welke voorwaarden. Het gaat hier natuurlijk over langetermijnovereenkomsten waarbij men afspraken maakt over doorlooptijden van onteigeningsdossiers en de minimumsamenstelling van dossiers. Maar als we nu in een overgangssysteem zitten, ligt het wat moeilijk om langlopende contracten af te sluiten met resultaatsverbintenissen voor de comités van aankoop. In de toekomst zou dat evenwel een zeer goede piste kunnen zijn.

Op termijn is de regionalisering wellicht de meest efficiënte oplossing. Er zou dan een agentschap voor patrimoniale informatie worden opgericht tussen de federale overheid en de gewesten, waar de bestaande comités in zouden opgaan. Dat zou een betere werking van de comités kunnen garanderen, en dat zou er ook toe kunnen leiden dat er een nieuw gezamenlijk agentschap wordt opgericht, weliswaar onder de zeer belangrijke voorwaarde dat het personeelsbestand gevoelig wordt uitgebreid. Zonder personeelsuitbreiding zal men hier immers nooit vooruitgang kunnen boeken.

Het bepalen van een onteigeningsvergoeding omvat een pak meer dan enkel het bepalen van de venale waarde van een te onteigenen gebouw of perceel. Zo kijkt men bij onteigening eveneens naar wederbeleggingsvergoedingen die moeten worden betaald. Vergoedt men voor een eventuele verhuizing, voor winstdervingen en dergelijke meer? De expertise voor de inschatting van die vergoedingen is vandaag een

feitelijk monopolie van de onteigeningscomités en van het personeel dat daar tewerkgesteld is. Zij beschikken over de knowhow en de expertise om die zaken juist te kunnen inschatten. Daarom is het van belang dat we een beroep kunnen blijven doen op die commissarissen, en dat we eigen commissarissen kunnen opleiden zodra we die bevoegdheid hebben.

We hebben het probleem aangekaart bij minister Reynders, om op korte termijn toch op zijn minst tot een werkbaar geheel te komen voor onze projecten hier. Intussen kunnen we op twee pistes bekijken hoe we de administratie beter kunnen voorbereiden via studiebureaus en hoe intercommunales of gemeentes daarmee kunnen samenwerken, uiteraard tegen een vergoeding. Dat past niet binnen een bepaald moduleconvenant. Dat zijn afzonderlijke opdrachten voor de voorbereiding van de eigenlijke dossiers.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. In afwachting van de overheveling van de bevoegdheid moeten we inderdaad zoeken naar creatieve antwoorden op dit probleem.

Naast de oplossing voor TV3V onthoud ik dat ook andere besturen een beroep kunnen doen op derden, zoals intercommunales, experts op het vlak van schattingen, of studiebureaus, en dat de Vlaamse overheid daar eventueel financieel in kan tussenkomen.

De andere zaken die u hebt opgenoemd, zijn goede beleidsintenties om dit op een volwaardige manier in te vullen, zodat er op een efficiënte en doelmatige manier kan worden gewerkt aan deze dossiers.

De heer Kris Van Dijk: Dat maakt wel, mijnheer de voorzitter, dat de kosten in dezen worden gedragen door degene die ze niet moet dragen. Als je verantwoordelijkheden krijgt of behoudt, moet je die ook nemen. Ik kan erin komen dat men stelt dat wij dit willens nillens moeten doen, maar het getuigt in elk geval niet van zogenaamd coöperatief federalisme.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de economische meerwaarde van containerterminals in het algemeen en van het Saeftinghedok in het bijzonder

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik heb mijn interpellatieverzoek ingediend naar aanleiding van een activiteit van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de maatschappij Linkerscheldeovergebied op 23 oktober, waarbij een studie werd voorgesteld over de economische meerwaarde van het Saeftinghedok. Ik heb vernomen dat die studie aan de pers werd voorgesteld aan de hand van een Powerpointpresentatie en dat de studie zelf pas vier à vijf weken later zou worden vrijgegeven. Ik heb ze zelf ook nog niet gekregen.

Dit alles paste in het gezamenlijke project rond 'Ontwikkelingszone Saeftinghe'. Er werd een marktconsultatie georganiseerd en de resultaten van die studie werden zoals gezegd voorgesteld op 23 oktober.

Mijnheer de minister-president, de discussie is hier niet of Antwerpen al dan niet een belangrijke economische pool is, want dat is het. De vraag die aan de basis ligt van alles wat ik rond havens doe en alles wat Groen! rond economische zaken doet, is op welke manier de duurzame economische en ecologische ontwikkeling vorm kan krijgen, en welke infrastructuur er moet worden gebouwd om tot die duurzame economische en ecologische ontwikkeling te kunnen komen.

Een opvallend gegeven uit de berichtgeving zijn de cijfers die werden genoemd in de Powerpointpresentatie over de studie. Die kwamen erop neer dat er, als men het Saeftinghedok niet zou bouwen, tussen de 23.115 en de 29.513 voltijdse equivalenten verloren zouden gaan, afhankelijk van hoe men de raming doet. In de communicatie naar buiten werd kortweg gesteld dat zonder het Saeftinghedok 30.000 jobs verloren zouden gaan. In economisch onzekere tijden is dat een mooie quote, maar ik vraag me toch af waar die cijfers vandaan komen. Die cijfers staan namelijk haaks op de cijfers die we tot nu toe hadden.

De Nationale Bank van België stelde in een van zijn studies dat de haven van Antwerpen in 2007 voor 66.000 directe jobs zorgde. Men veronderstelt dat het aantal indirecte havengerelateerde jobs in dezelfde grootteorde ligt.

In de Economische Ontwikkelingsstudie voor de haven van Antwerpen, een studie die is gevoerd in functie van de strategische planning en verdere uitbouw van de haven in Antwerpen en die is opgemaakt door het European Centre for Strategic Analysis, staat een duidelijke passage over de verhouding tussen directe en indirecte werkgelegenheid in een zeehaven: "Uit de gegevens van de Nationale Bank kan worden opgemaakt dat de verhouding tussen de directe en de indirecte werkgelegenheid iets hoger dan 1 ligt. Voor de toekomst wordt aangenomen dat deze verhouding gelijk blijft en wordt een cijfer van 1,15 aangehouden."

Ook zegt de Nationale Bank dat uit de stijging van de directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven kan worden vastgesteld dat die zich vooral in de industriële cluster heeft voorgedaan en dat de werkgelegenheid in de maritieme cluster gelijk is gebleven.

Ik kan u cijfers geven. De Nationale Bank stelt dat er in de industriële cluster een stijging is van 37.756 naar 38.839 en dat men in de maritieme cluster van 26.850 naar 26.871 jobs is gegaan of dus ongeveer gelijk gebleven is. Dat gebeurde op een moment dat in de maritieme sector de containertrafiek met 16 percent is gestegen. De volumestijging in de maritieme sector heeft volgens de cijfers van de Nationale Bank dus niet voor een navolgende stijging van de directe werkgelegenheid gezorgd.

Ik heb mijn interpellatie dus gebaseerd op een aantal vaststellingen, cijfers van de Nationale Bank, uit de Economische Ontwikkelingsstudie en cijfers die te maken hebben met de verhouding tussen direct en indirect en met de verhouding tussen maritieme en industriële clusters.

Dit was Antwerpen. Laten we nu even een vergelijkbare haven bekijken, zoals Rotterdam. In Nederland werden een aantal berekeningen gemaakt over de extra werkgelegenheid die de Tweede Maasvlakte met zich zal meebrengen. U vindt ze terug in een bepaalde brochure en in studies. Daarin staat dat op een terrein van 2000 hectare met een per jaar te verwachten containercapaciteit van ongeveer 17 miljoen TEU, het havenbedrijf van Rotterdam tegen 2033 een bijkomende werkgelegenheid van 6200 directe arbeidsplaatsen verwacht. Als we daar de indirecte werkgelegenheid bij doen, laten we zeggen de 1,15 van de Nationale Bank, dan is er een stijging van 6200 naar 13.130. In Nederland werden een aantal cijfers gebruikt en komt men voor 2000 hectare uit op 6200 directe jobs en bijna 7000 indirecte jobs die erbij komen.

Het is dan ook opmerkelijk dat in Vlaanderen op een oppervlakte die maar de helft zo groot is als de Tweede Maasvlakte – want Saeftinghe gaat over iets meer dan 1000 hectare en de Tweede Maasvlakte over 2000 hectare – en met gelijkaardige activiteiten, namelijk containeroverslag, het Antwerps Havenbedrijf in de studie zegt dat we hier dubbel zoveel arbeidsplaatsen zullen creëren. Dat is een markante vaststelling. Die evolutie zou een haast ondenkbare trendbreuk zijn met het recente verleden en met de onder gunstige economische omstandigheden te verwachten ontwikkelingen. Ik heb het dus niet over wat zich vandaag afspeelt, maar de voorspellingen in de studie staan in schril contrast met de eigen cijfers van de Nationale Bank en die uit de Economische Ontwikkelingsstudie en ook met wat in Nederlandse studies werd voorspeld over de Tweede Maasvlakte.

Mijnheer de minister-president, ook uit de Economische Ontwikkelingsstudie blijkt dat de werkgelegenheid in de

transportgerelateerde sector van de haven tussen 1995 en 2004 is gestegen met 9 percent, en indirect en direct samen, was er een stijging met 13 percent. In dezelfde periode steeg de totale trafiek met 40 percent en groeide de containertrafiek met 160 percent. Hieruit kunnen we afleiden dat er minstens sprake is van het uit elkaar groeien van de stijging van het volume van zowel containers als niet-containers ten opzichte van de stijging van de werkgelegenheid in directe en indirecte cijfers. Ook is het zo dat de groei van de transportgerelateerde werkgelegenheid in de haven van Antwerpen niet de trafiekgroei volgt. Volgens de Economische Ontwikkelingsstudie zal die evolutie zich in de toekomst nog verder doorzetten. Ik zou u nog andere cijfers kunnen geven, maar dit blijkt er in elk geval duidelijk uit. De werkgelegenheid volgt dus het volume en de omzet van de haven in containers en in tonnage niet.

Er is eenzelfde evolutie merkbaar bij de meerwaardecreatie of de toegevoegde waarde. In de transportgerelateerde sector van de haven was er in 2002 nog een directe toegevoegde waarde van 26,6 euro per ton. In 2030 zou dat nog 17 euro zijn. Dat is een daling met 25 percent volgens de Economische Ontwikkelingsstudie, een studie waarop het Vlaamse Gewest zich baseert inzake een aantal ontwikkelingen in het Antwerpse havengebied. De directe toegevoegde waarde van de industrie zal stijgen van 1,31 miljoen euro per hectare tot 1,7 miljoen euro per hectare in 2030. Dat is een stijging met 30 percent. We hebben al vastgesteld dat de werkgelegenheid het meest gestegen is in de industriële cluster – ik heb u de cijfers gegeven – en dus zal ook de toegevoegde waarde in de toekomst het meest stijgen in de industriële cluster en dalen in de transportgerelateerde sector. We beschikken over een aantal duidelijke gegevens die minstens in contrast staan met de conclusie die het Antwerps Havenbedrijf samen met de maatschappij heeft gegeven over 30.000 bijkomende jobs, direct en indirect, door het Saeftingheproject.

De Economische Ontwikkelingsstudie berekende de verhouding tussen directe en indirecte toegevoegde waarde en kwam uit op 0,97, voor wat zowel de transportgerelateerde als de industriële activiteiten samen betreft. U weet wat dit betekent. Het is duidelijk dat dit haaks staat op de studie van het Antwerps Havenbedrijf.

Mijnheer de voorzitter, het is toch wel merkwaardig dat wat het Havenbedrijf heeft voorgesteld aan toekomstige werkgelegenheid in de ontwikkelingszone Saeftinghedok ongeveer 26.000 – ik neem het gemiddelde van de twee – hoger ligt dan de extra werkgelegenheid, direct en indirect samen, volgens de Economische Ontwikkelingsstudie, met de hoogste economische groei en dat voor alle havenactiviteiten samen, zowel transport als industrie, tussen 2004 en 2030. Wat hier staat, is toch wel heel merkwaardig. Wat het Havenbedrijf zegt, is dat er door het Saeftingheproject

meer jobs zullen bijkomen in de toekomst dan door alle ontwikkelingen die er vandaag zijn in de havenindustrie en de haven samen. U moet toch kunnen zeggen waar die cijfers vandaan komen.

Mijn conclusie is duidelijk: het verschil is ontzettend groot tussen de cijfers die we tot vandaag hebben gekregen via de Nationale Bank en de Economische Ontwikkelingsstudie, en de cijfers die we gekregen hebben van het Antwerps Havenbedrijf. Dat ontzettend grote verschil doet ons op zijn minst de wenkbrauwen fronsen. Het is toch belangrijk, mijnheer de minister-president, om een beleid te kunnen voeren op basis van stabiele cijfers – zeker in economisch normale tijden, vandaag is dat misschien iets moeilijker dan een tijd terug.

Het is logisch dat een internationale vergelijking wordt gemaakt en dat er wordt gedubbelcheckt met wat er in Nederland is. Als we de Nederlandse studie naast het voorstel van het Havenbedrijf leggen, dan hebben we een aantal vragen. Ik heb me gebaseerd op de Economische Ontwikkelingsstudie omdat die de basis vormt voor het economisch onderbouwen van het hele ontwikkelingsproject in de Antwerpse Haven en zeker van het project van het Saeftinghedok. Ik vond het dus belangrijk de gegevens uit die studie te gebruiken, samen met die van de Nationale Bank en die over de Tweede Maasvlakte in Nederland, en om ze te vergelijken met wat Antwerpen vooropstelt. Zonder stabiele gegevens, die vergelijkbaar zijn, kunnen geen stabiele beleidsbeslissingen worden genomen.

Mijnheer de minister-president, kent u dat dossier? Bent u op de hoogte? (*Rumoer*)

Natuurlijk, als u 'ja' antwoordt op deze vraag, dan kan ik daar een aantal zaken uit afleiden. Als u 'neen' antwoordt, dan is dat ook duidelijk. Beschikt u over meer gegevens? Ik beschik tot nu toe enkel over de Powerpointpresentatie. Hebt u de studie ondertussen al? Hebt u de gegevens? Wat vindt u ervan?

Worden de basisgegevens uit de economischeontwikkelingsstudie van maart 2005 telkens opnieuw getoetst of is die studie achterhaald? Is deze studie voor u nog de basis om beleidsbeslissingen te nemen? Als u daarop bevestigend antwoord, veronderstel ik dat u een probleem hebt met wat de haven voorstelt.

Hebt u de gegevens uit het internationale benchmark-onderzoek over het potentieel aan werkgelegenheid en aan toegevoegde waarde van bestaande en nieuwe containerterminals in de range Hamburg-Le Havre? Wat zijn daarvan de conclusies?

We hebben in het voorjaar een hoorzitting gehad. Toen werd gezegd dat 2007 een superjaar was en 2008 ongeveer hetzelfde zou zijn. De gegevens die we vandaag

hebben, zijn spijtig genoeg anders. Toen werden ook gegevens verstrekt over de ruimteproductiviteit van het aantal containers per hectare. Daarin werd gesteld dat er in Antwerpen niets meer mogelijk was. Kloppen de cijfers van de haven of kloppen mijn cijfers?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, hebt u kennis genomen van het rapport 'Integrale visie op havenontwikkeling in Nederland en Vlaanderen. Een schets voor transitie naar duurzaamheid'? Daarin worden vijf punten genoemd waaraan duurzame havens moeten voldoen. Ik geef straks nog een heel onverdachte bron die dat bevestigt.

Onder duurzame havens wordt verstaan: "Havens die gericht zijn op een optimale balans tussen bedrijfseconomische prestaties in termen van hoge toegevoegde waarde en veel hoogwaardige werkgelegenheid, het benutten van de reeds aanwezige capaciteit van havengebieden, faciliteiten en achterlandverbindingen, een beperkt ruimtebeslag, een minimale negatieve invloed op leefomgeving en milieu en tot slot de relatie tussen haven en achterland." Hoe toetst men de ontwikkelingen rond het Saeftinghedok aan duurzaamheid?

We hebben onlangs van minister Crevits de rapportering gekregen van de grote infrastructuurwerken. Er staan zeven projecten in. Mijnheer de minister-president, dit is een toepassing van het artikel 3 uit het decreet van 8 december 2002. Die rapportering is er nu eindelijk, zes jaar later. De secretaris-generaal heeft dat herhaaldelijk beloofd. Waarom ontbreekt daarin een project zoals het Deurganckdok? Die rapportering legt de nadruk op risicobeheer.

In de begeleidende brief van minister Crevits staat dat de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken samen met de hoofden van de betrokken agentschappen onderzoekt op welke manier in de toekomst één jaarlijkse rapportering aan het Vlaams Parlement over deze projecten mogelijk is. Hierover zou de secretaris-generaal van het departement MOW een onderbouwd voorstel formuleren na het zomerreces. De brief dateert van 2008. Ik veronderstel dus dat het gaat over het zomerreces van 2008. Dat is voorbij.

Het ging over de Technische Scheldecocommissie, die in het kader van het verdrag over het Schelde-estuarium een rapportering zou kunnen doen van een aantal projecten die met de Schelde zijn verbonden. Daartoe behoort uiteraard ook het Saeftinghedok.

Mijnheer de minister-president, hebt u kennis genomen van de twee verslagen van de hoorzitting die wij hier georganiseerd hebben over duurzame logistiek?

Hebt u kennis genomen van de visie van de hoofdeconoom van Petercam, op wie u nu regelmatig een beroep doet in verband met Ethias en Dexia? De visie van Geert Noels sluit aan bij wat de heer Stassen zegt. Hij heeft het over de bijkomende vrachtwagens, die uiteindelijk toch naar het buitenland gaan. De meerwaarde voor Vlaanderen is onbestaande. Hij vermeldt ook het zogenaamde crowding out. Een aantal activiteiten met een veel hogere toegevoegde waarde komt niet meer naar hier omdat de wegen bezet zijn door vrachtwagens. Wat is de visie van de regering op de enigszins andere stellingen die de professoren hier hebben verdedigd?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, mijnheer de voorzitter, ik noteer dat de linkerkant van de oppositie sceptisch staat tegenover het hele containerverhaal en het Saefthingedok in het bijzonder. Van de heer Stassen verbaast me dat niet. Het siert hem dat hij consequent blijft in zijn ideologische overtuiging.

Van de heer Peumans verbaast me dat wel. Ik zal zijn scepsis overmaken aan zijn voorzitter, die ik straks ontmoet in de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Mijnheer Peumans, ik heb uitspraken gehoord die me uit de mond van een N-VA'er verbazen. Van uw voorzitter hoor ik in Antwerpen positievere geluiden.

Ik wil de heer Stassen wel tot op zekere hoogte volgen. Zijn achterliggende gedachtegang is dat we ons niet mogen blindstaren op de stijgende tonnage. Havens pakken graag uit met hoeveel ton ze hebben gewonnen, maar een stijgende tonnenmaat moet ook gepaard gaan met een stijging van zinvolle tewerkstelling. In onze Vlaamse havens zetten we wat dat betreft geen slechte resultaten neer. In Antwerpen voornamelijk en ook in Zeebrugge en Gent genereren we per vierkante meter die in concessie wordt gegeven heel wat tewerkstelling, maar dan in de range Hamburg-Le Havre. Ook qua toegevoegde waarde moeten we voor andere havens binnen die range niet onderdoen. Antwerpen, Gent en Zeebrugge, kortom de Vlaamse havens, genereren heel wat toegevoegde waarde. Trouwens, de jaarlijkse cijfers van de Nationale Bank zijn hierover zeer duidelijk.

In tegenstelling tot beide vorige sprekers, stel ik dus dat de Vlaamse havens en Antwerpen in het bijzonder, op een zeer intense wijze gebruikmaken van de hen ter beschikking gestelde vierkante meters concessiegronden, meer dan dat dit in onze buurhavens het geval is. We moeten toch de vraag durven te stellen wat er zou gebeuren mochten de inspanningen die we in Vlaanderen leveren met de hulp van de Vlaamse overheid maar ook van de lokale besturen, niet langer zouden worden geleverd. Wat zou het verlies niet zijn mochten belangrijke spelers in de transportsector zich uit Vlaanderen terugtrekken? Dat is een veelvoud van wat we ons kunnen

voorstellen. We mogen niet vergeten dat internationale beslissingsmakers naar cijfers kijken. Ze zijn vertrouwd met getallen, maar ze zijn ook psychologisch beïnvloedbaar. Ze investeren liever in een haven of havenregio die aan de winnende hand is en in zichzelf gelooft. Waarom denkt u dat de Nederlanders zoveel belang hechten aan de snelle realisatie van de Betuwe-lijn? Het is een psychologische troef die ze in het buitenland kunnen uitspelen. Waarom moeten wij belang hechten aan de IJzeren Rijn? We willen uiteraard onze verkeersstromen op een multimodale manier kunnen verwerken, maar we willen ook het signaal kunnen geven dat we een regio zijn die over een goede hinterlandverbinding beschikt.

Dat is ook de reden waarom we zo blijven hameren op de snelle realisatie van de Scheldeverdieping. Met 13,10 meter tijongebonden vaardiepte, die we nu gaan krijgen, komen we nog niet toe. Als we het signaal kunnen geven dat we daarmee niet tevreden zijn en ervoor ijveren om nog dieper te kunnen gaan, laten we blijken dat we blijven geloven in de groei mogelijkheden van niet alleen Antwerpen, maar onze hele regio. Dan blijven we ook klanten aantrekken. In een krimpende markt levert dat een positief signaal op dat we niet mogen onderschatten.

We zijn natuurlijk bezorgd voor de primaire sector in ons land. Ik denk aan de automobielsector en de chemie, maar we moeten op zijn minst even bezorgd blijven over de transport- en de distributiesector. Nu sceptisch reageren is een slecht signaal uitzenden naar buitenlandse en ook binnenlandse decisionmakers. Dat kunnen we ons vandaag niet veroorloven.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik heb nog niet de kans gehad om de powerpointpresentatie te bekijken. De heer Stassen heeft ze me net doorgestuurd. Ik heb ook begrepen dat de studie die er aan de basis van ligt, nog niet is afgerond. Ik heb echter nu al belangrijke kanttekeningen. Zo hoor ik dat er 30.000 jobs zouden gemist worden als het niet zou doorgaan. Is er ook rekening gehouden met de opportuniteitskosten? Wat zou er gebeuren als de ruimte een andere bestemming zou krijgen? Ik denk aan bijvoorbeeld de maakindustrie. Ik herinner me nog de toespraken van de heer Geert Noels in deze commissie. De toegevoegde waarde van ruimte voor industrie is vele malen hoger dan de toegevoegde waarde van containeropslag en -overslag. Ook de tewerkstelling in de industriële sector is veel hoger dan in de klassieke op- en overslag. We hebben datzelfde verhaal ook van Agoria gehoord. Ze hebben ook al kritiek geformuleerd op het zomaar doorschuiven van dozen. Ik stel gewoon de vraag in welke mate professor Verbeke rekening heeft gehouden met de opportuniteitskosten. Ik stel ook de vraag in welke mate is rekening

gehouden met de indirecte kosten. De indirecte baten zijn wel meegenomen, maar er zijn ook indirecte kosten. De extra containers moeten immers naar het achterland worden doorgeschoven. Als deze ervoor zorgen dat Vlaanderen komt stil te staan, dan krijgen we geen 'Vlaanderen in actie' maar 'Vlaanderen in stilstand'. VIA wordt dan VIS. Dat zou een enorme kostprijs met zich meebrengen. Geert Noels noemt dat het crowding-outeffect. Andere bedrijven investeren dan niet langer hier omdat hun fabrieken in Vlaanderen niet meer bereikbaar zijn, ze investeren dan elders.

Mijn vraag is dus of daar ook rekening is mee gehouden. Ik stel vandaag wel vast dat we nog niet de koelies van Europa zijn. 80 percent van de containers die in Antwerpen worden geladen en gelost – en dat hebben we in hoorzittingen vernomen – worden afgezet in een regio van 150 kilometer rond de haven. Vandaag bedient de haven van Antwerpen dus haar natuurlijke achterland. Het kunstmatige afwenden van de trafiek zou er alleen maar toe leiden dat eenzelfde handelsvolume met een veel hogere kilometrage moet worden afgewikkeld. Dat is ook nadelig voor het milieu. Dat is vandaag het geval. Ik weet niet of dat ook het geval nog zal zijn na de realisatie van het Saeftingedok. In welke mate is het Saeftingedok gepland om het natuurlijke achterland van de Antwerpse haven te bedienen? In welke mate plant men de infrastructuur om kunstmatig de trafiek van het natuurlijke achterland van andere havens aan te trekken?

Dan kunnen we vragen stellen over de balans tussen de toegevoegde waarde enerzijds en de toenemende externe kost anderzijds. Deze balans zal dan zorgvuldig moeten worden opgesteld. We kunnen dan niet per definitie stellen dat we op maatschappelijk vlak een bateninvestering realiseren.

Ik kom dan tot mijn conclusie. Ik heb het al in het verleden gesuggereerd en dat was ook de suggestie van het Rekenhof. We moeten zeer zorgvuldig omspringen met de inrichting van het havengebied. We kunnen een euro maar één keer uitgeven, een hectare havengebied maar één keer invullen. Waarom zouden we het instrument van een plan-MKBA of maatschappelijke kosten-batenanalyse op planniveau niet gebruiken en verschillende inrichtingsscenario's niet afwegen op hun maatschappelijke kosten en baten om op basis daarvan knopen te kunnen doorhakken? Dat strookt perfect met de marktconsultatie die het Havenbedrijf zelf vandaag is opgestart. Aan tal van industriële en logistieke spelers wordt de vraag gesteld wat ze met x aantal hectare in het havengebied idealiter zouden doen.

De marktconsultatie spreekt van een potentiële aanleg van het Saeftingedok. Men laat dat open en laat de markt spelen. De marktconsultatie kan een bottom-upinformatie opleveren naast de top-downinformatie die een plan-MKBA kan opleveren. Even terzijde, er stond in de

Financial Times wel een verkeerd webadres vermeld, maar dat zijn details. Het heeft geen zin om deze terreinen voor te behouden voor havenindustrie als daar uiteindelijk geen enkele kandidaat wil op bouwen. Dan kunnen we misschien een mooi verhaal over ruimtelijke uitvoeringsplannen vertellen, maar als het niet wordt opgevolgd door reële investeringen dan houdt het ook op.

Ik houd vandaag nog maar eens een pleidooi voor een MKBA op planniveau. Minister Van Mechelen heeft bij de bespreking van zijn beleidsbrief gezegd dat er naar zijn weten geen methodologie voor bestaat. Dat is niet waar. Voor de Tweede Maasvlakte in Nederland is er wel een plan-MKBA opgemaakt. Rond het geactualiseerd Sigmaphan is er ook een plan-MKBA opgesteld. Er zijn genoeg voorbeelden te vinden die aantonen dat een dergelijke methodiek heeft geleid tot een betere besluitvorming met een hogere return voor de maatschappij in zijn geheel.

De voorzitter: Mevrouw de Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb ook wat bemerkingen, allereerst over de timing van het vullen van het dok. Er is gesproken over 2013, 2014, 2015. Dat is niet echt relevant. Indien de congestiegrens wordt bereikt, is het te laat om een beslissing te nemen. Dat is wel relevant. Het gaat om 80 percent van de voor containers beschikbare ruimte. Om die reden moeten we nu een beslissing nemen of minstens het dossier volledig voorbereiden. Volgens de minister-president zal voor het einde van deze legislatuur geen beslissing meer worden genomen. Dit betekent dat het dossier volledig moet worden voorbereid. Op die manier kan dan zo spoedig mogelijk een beslissing worden genomen.

De congestiegrens van 80 percent zal in 2013, 2014 of 2015 worden bereikt. Vanaf dat ogenblik zal de trafiek weer buitenstromen. De trafiek zal zich niet naar andere Vlaamse havens verplaatsen, het gaat hier om een verplaatsing naar buitenlandse havens.

Ik wil nog een paar cijfers aanhalen. Volgens sommige bronnen zou het afzien van de bouw van het Saeftingedok tot het verlies van 23.000 tot 29.000 jobs leiden. Hier kunnen kanttekeningen bij worden gemaakt. Er zijn echter ook andere cijfers. Indien we niet in die bijkomende capaciteit voorzien, zouden immers maar liefst 7,2 containerunits, meer bepaald twintigvoeters, verloren gaan. Ook hier zouden we trafiek aan buitenlandse havens verliezen. Het verlies aan jaarlijkse tonnage zou voor Vlaanderen een verlies van 2,1 tot 2,7 miljard euro aan toegevoegde waarde betekenen. Dergelijke vaststellingen mogen we niet zomaar onder de mat vegen.

Ik wil de minister-president nog twee concrete vragen stellen. Mijn eerste vraag betreft de marktconsultatie

die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is uitgeschreven. De marktconsultatie is bedoeld om na te gaan in welke mate de private partners interesse koesteren. Ik heb het genoeg dit dossier binnen de raad van bestuur te kunnen opvolgen. Ik vraag me af of het Vlaamse Gewest hier een eigen onderzoek aan zal koppelen. Er moet hoe dan ook een afweging van de kosten en de baten komen. Zal de Vlaamse overheid het initiatief van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen volgen, of zal de marktconsultatie een puur Antwerps initiatief blijven?

Mijn tweede vraag betreft de plannen van de minister-president om met de havenbesturen te bespreken welk gedeelte van aan de infrastructuurwerken verbonden kosten zij op zich kunnen nemen. Aangezien het hier een gevaarlijk precedent betreft, moeten we hier voorzichtig mee omspringen. Wat is in dit verband de stand van zaken? Beschikt de minister-president al over de resultaten van die besprekingen?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, ik heb het genoeg gehad van 1992 tot juni 2008 in het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen actief te mogen zijn.

Er is me gedurende die periode iets opgevallen. In het begin was een plan van de haven een infrastructuurplan. Indien nu een strategisch toekomstplan wordt opgesteld, wordt met allerlei factoren rekening gehouden. Die factoren omvatten onder meer de impact op het milieu en op de mobiliteit. Nu wordt hier grondig rekening mee gehouden. Vroeger was het bijna voldoende een infrastructuurplan op te stellen en de Nationale Bank de betekenis van de haven voor de toegevoegde waarde te laten berekenen. Sommigen doen hier alsof dit nog steeds het geval is. Ik betreur dat de discussie op deze manier wordt verengd.

De heren Martens en Stassen zouden het verslag van de hoorzitting in deze commissie op 29 april 2008 eens moeten herlezen. Tijdens die hoorzitting, die op vraag van de Groen!-fractie is georganiseerd, hebben diverse sprekers verklaard dat de Antwerpse haven niet enkel om containers draait. Het gaat niet enkel om het verschuiven van dozen. De andere elementen van het dossier, zoals de logistiek en de industrie, zorgen voor een grote toegevoegde waarde. Ze verwijzen enkel naar de heer Noels of naar de nv Katoen Natie. Ze verenigen het debat, tot er louter nog naar de logistiek of naar de industrie wordt gekeken. Dat is verkeerd. Een bedrijf als BASF verscheept jaarlijks 50.000 containers.

We moeten ons veeleer de vraag stellen hoe we efficiënt met ruimte kunnen omgaan. De haven gaat op een efficiënte manier met de beschikbare ruimte om. Dit moet in de toekomst ten aanzien van de natuur ook gebeuren.

In de laatste plan-MER is de toekomstige havenuitbreiding met 1650 hectare ingekrimpt. Hiervan gaat 560 hectare naar landbouwgebied en 1000 hectare naar natuurgebied. Ik hoop dat in de toekomst verder efficiënt met de ruimte zal worden omgesprongen. Dit geldt voor de haven, maar dat mag ook van natuurgebieden worden verwacht.

De minister-president heeft in het Vlaams Parlement al duidelijk verklaard dat de volgende Vlaamse Regering de beslissing zal nemen. Ik hoop dat we dan echt een beslissing zullen kunnen nemen. We bevinden ons in een financiële recessie, die door een economische recessie zal worden gevolgd. We zullen later blij zijn dat we over havens beschikken. Ik denk hierbij aan alle havens in Vlaanderen. Om onze welvaart in de toekomst te kunnen blijven verzekeren, moeten we in de haveninfrastructuur blijven investeren.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, de toespraken van alle sprekers waren interessant. Hun vragen situeren zich echter op verschillende niveaus. De heer Stassen heeft zich ingespannen om al het cijfermateriaal te interpreteren en hier een aantal vragen over te stellen. Verder zijn ook vragen over logistiek en over grote projecten gesteld. We moeten nu nagaan hoe we het beantwoorden van al die vragen precies moeten organiseren.

Er is hier al een hoorzitting georganiseerd. Verschillende experts zijn toen aan het woord geweest. Sommigen verwijzen steeds naar dezelfde expert. Ik vermoed dat dit een argument pro domo is. *(Rumoer)*

De voorzitter: Iedereen krijgt straks de kans te repliceren.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik begrijp de opmerking van de heer Peumans niet helemaal. Misschien dat het straks duidelijk wordt. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans/Rumoer)*

Er zijn hier vragen gesteld over verschillende zaken. Het gaat dan om het Saeftinghedok, om grote investeringen, om het logistieke aspect en om nog ruimere aangelegenheden.

Er zijn heel wat experts aan bod gekomen. Ze hebben elk een aantal stellingen naar voren gebracht. Indien van mij wordt verwacht dat ik op basis van alle aangebrachte elementen een visie op logistiek in Vlaanderen toelicht, zal ik dat doen. Dat maakt deel uit van Vlaanderen in Actie. De logistieke component daarvan is

zeer belangrijk. Op 20 januari 2009 zullen we op dit vlak een aantal doorbraken tot stand brengen. De leden van deze commissie zullen trouwens nog een uitnodiging ontvangen om dit bij te wonen. Ik maak steeds het onderscheid tussen de activiteiten van het Vlaams Parlement en de activiteiten van de captains of society. Dat alles kan tot een zeer interessant debat over de verschillende visies op dynamiek leiden.

In elk geval wil ik me bij een aantal van de vorige sprekers aansluiten. De heren Penris en de Kort hebben verklaard dat we over een aantal werelddhavens, met name Antwerpen, Zeebrugge en Gent, beschikken. We bevinden ons in een toppositie. We moeten nu nagaan hoe we die positie kunnen behouden en tegelijkertijd respect voor het ecologische aspect, voor de maximale werkgelegenheid en voor de toegevoegde waarde kunnen tonen. Dat is de uitdaging. Ik denk dat de heer Penris heel treffend heeft gezegd dat we die kaart moeten blijven trekken. Als we dat niet, niet juist of te laat zouden doen, dan zullen de gevolgen vrij snel duidelijk zijn. Maar die kaart wordt met heel veel voorzichtigheid getrokken. Er wordt nadrukkelijk rekening gehouden met duurzaamheid en er wordt gekeken naar alle elementen die we hebben om dit concreet vorm te geven. Dit is een debat waarop ik gerust verder wil ingaan, maar het dossier reikt veel verder dan de vragen die hierover zijn gesteld.

De heer Peumans vraagt naar de grote infrastructuurprojecten en de rapportering. Ik denk dat daarop kan geantwoord worden. Ik zal zeker nog eens de secretaris-generaal van het departement MOW die dit volgens u heeft toegezegd, aanspreken. Ik neem ook de brief van minister Crevits mee.

Mijnheer Stassen, u gebruikt al het materiaal dat u kunt verzamelen om uw eigen overtuiging te staven, namelijk dat het Saeftingedok niet nodig is. Dat is uw goed recht. U hebt met cijfermateriaal proberen aan te tonen dat dit dok niet nodig is en dat ander cijfermateriaal dat aantoonst dat het dok wel nodig is, onvolledig of niet juist is.

U vraagt naar de stand van de studie. Ik heb, net zoals u, de slides. Men heeft me gezegd dat de studie nog niet is afgerond. Ik voel me niet geroepen om een studie die nog niet is afgerond, te verdedigen of er dieper op in te gaan. Ik denk dat we moeten wachten op die studie, die mogelijks een aantal zaken kan verduidelijken of toelichten, zodat het debat dan een andere wending zou krijgen.

Ik denk dus dat het pas zinvol is om in deze commissie het debat aan te gaan als de studie is afgerond en is bezorgd aan mij. Ik heb, net zoals u, een aantal ontwerpen gekregen. Ik reageer pas op een studie wanneer mij die definitief is bezorgd en nadat ik er uitgebreid kennis van heb genomen. Ik heb die studie niet besteld en ik voel me niet geroepen om ontwerpversies te verdedigen of er

tekst en uitleg over te geven. We moeten bekijken hoe we dit verder kunnen aanpakken, eens deze studie het voorwerp van een debat is.

U verwijst nadrukkelijk naar de tewerkstelling: 23.115 of 29.513. Wat ik heb begrepen uit datgene wat ik heb ontvangen, is dat dit eigenlijk niet helemaal correct is. De informatie die ik heb ontvangen, is dat in de studie wordt uitgegaan van een directe tewerkstelling voor het Saeftingedok van 12 voltijds equivalenten per hectare. In totaal gaat het om ongeveer 3600 voltijdse equivalenten. De 30.000 voltijdse equivalenten betreffen de tewerkstelling in het hele logistieke netwerk dat ermee verbonden is.

Ik ben er dus zeer voorzichtig in omdat ik, net zoals u, liever op basis van definitieve studies discussieer en niet bepaalde tendensen of elementen wil poneren als ik die studie nog niet volledig heb.

Mijnheer Stassen, u zegt dat de Economische Ontwikkelingsstudie accuraat en voldoende actueel moet zijn. Ik verwijs naar de Vlaamse Havencommissie. We hebben een Vlaamse Havencommissie waar per definitie heel wat knowhow en competentie en visie aanwezig is. Ze heeft op 27 november 2008 een advies gegeven over het strategisch plan voor de haven van Antwerpen. Ik citeer de Vlaamse Havencommissie: "Trafiekprognoses en alle veronderstellingen over de toekomstige ontwikkeling van de haven, zijn per definitie onzeker. De Vlaamse Havencommissie constateert dat de wijze waarop de toekomstperspectieven, visies en prognoses werden opgebouwd, aanvaardbaar is".

Nog een citaat van de Vlaamse Havencommissie: "Of de trafiekevolutie zal plaatsvinden zoals in de prognoses wordt geschat, zal afhangen van diverse factoren die niemand geheel onder controle heeft, maar de verdere ontwikkeling, zoals die in het strategisch plan wordt geschetst, zal ook afhangen van de mate waarin de bij het strategisch plan betrokken overheden, organisaties en instanties hun verantwoordelijkheid opnemen om de tijdens het planproces aangegane engagementen, daadwerkelijk te realiseren". De Havencommissie heeft zoals steeds zeer wijze dingen gezegd.

U vraagt naar de stand van het benchmarkonderzoek over het potentieel van werkgelegenheid en toegevoegde waarde van bestaande en nieuwe containerterminals in de Hamburg-Le Havre-regio. Ik heb daar geen informatie over. Ik zou er wel in geïnteresseerd zijn. Ik vind vergelijkingen belangrijk. Ik ben een voorstander van benchmarkstudies om na te gaan hoe we ons verhouden met anderen en hoe we ons organiseren. We moeten er natuurlijk altijd voor opletten om geen appels met peren te vergelijken. Ik heb er geen enkel probleem mee om zoveel mogelijk bijkomend cijfermateriaal over toegevoegde waarde en over werkgelegenheid te verzamelen.

Ik zal ook aan het Steunpunt Goederenstromen vragen wat op dit moment het cijfermateriaal is en of we bijkomende initiatieven moeten nemen. Ik heb geen enkel probleem om met heel veel kennis van zaken, met een open vizier en met alle definitieve cijfers, het debat aan te gaan.

Mijnheer Penris, u zegt terecht dat we zelf in onze logistieke toekomst moeten geloven. Op 20 januari zullen we duidelijke taal spreken. Het gaat niet alleen over kwantiteit. We hebben het daar al over gehad. Transshipment is een onderdeel dat noodzakelijk is om een haven te runnen. Zeggen dat het onze topprioriteit is, is niet juist. Het probleem blijft dat sommigen er te veel nadruk op leggen. Transshipment is altijd een onderdeel van een moderne rederij.

Wij moeten resoluut de kaart trekken van value added logistics, van duurzame logistiek, van toegevoegde waarde. Dat komt aan bod in alle acties die we ondernemen zoals in Vlaanderen in Actie. Op die manier kennen we goede ontwikkelingen. We mogen ons, zoals de heer Penris zegt, niet blindstaren op tonnage. We moeten ook zinvolle tewerkstelling kunnen creëren.

Het hangt natuurlijk allemaal aan elkaar. Als je het ene niet hebt, dan kan je het andere ook niet realiseren, en daarom gaan sommigen, zelfs experts, iets te kort door de bocht. Als er geen overslag is, zijn andere activiteiten niet mogelijk, waar toegevoegde waarde en tewerkstelling wel sterk scoren. Het is zoals bij het componeren van een muziekstuk, waarbij de lage en de hoge tonen van zeer groot belang zijn. Het is belangrijk dat we die visie verder uitbouwen en dat we er, wat mij betreft, in deze commissie over discussiëren.

Mijnheer Martens, als ik me niet vergis, hebt u vroeger al een voorstel gedaan om op planniveau een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken. Ik heb begrepen dat u het ook hebt overgemaakt aan minister Van Mechelen. Ik zal het er met hem over hebben om te vermijden dat we geen eenduidig antwoord geven.

De zaak zit complexer in elkaar dan sommigen doen geloven. Dat betekent niet dat we geen rekening moeten houden met die elementen en die kosten.

Over het verschuiven van containers hebt u tijdens de plenaire vergadering ook al een aantal uitspraken gedaan. 'Vlaanderen in Actie wordt Vlaanderen in Stilstand', dat is een interessante vondst. Ze brengt echter weinig bij. De uitdaging is ervoor te zorgen dat we welvaart en werkgelegenheid creëren. De vraag is hoe we dat op een duurzame wijze doen. Sommigen zeggen dat we hier geen welvaart moeten creëren en dat we elders werkgelegenheid moeten scheppen. Men heeft het volste recht te stellen dat er volop ingezet moet worden op de groene economie. Die piste wordt in Vlaanderen

– terecht – ook bewandeld. Het verschil is dat voor mij beide belangrijk zijn. De haven moet 'vergroend' worden. Ik heb begrepen dat de haven van Antwerpen gisteren gezegd heeft dat ze bijkomende inspanningen wil leveren tegen het fijn stof. Ook Gent en Zeebrugge willen de achterstand inhalen en het voortouw nemen. Dat is een interessant gegeven.

Ik herinner me ook het debat over het gebruik van stroom door schepen die aangemeerd liggen en dus hun motoren niet moeten laten draaien. Op dat vlak moeten en kunnen we nog stappen zetten. Dat lijken me interessantere evoluties dan het afblokken van zaken, ook al zitten we nog maar in de opbouwende en voorbereidende fase, zeker wat het Saeftinghedok betreft. Mevrouw De Ridder en de heer de Kort hebben er terecht op gewezen dat we tijdens deze legislatuur alles moeten doen om het dossier voor te bereiden. Het zal wel aan de volgende Vlaamse Regering zijn om de definitieve beslissing te nemen.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik op alles geantwoord heb. Mocht dat niet het geval zijn, zal dat wel dadelijk blijken.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik ben zelden zo verbijsterd geweest. Ik hou een nogal technische interpellatie op basis van een aantal harde gegevens. Collega's geven dan een reeks beschouwingen over zaken die ik niet heb gezegd: ik heb niet gesproken over het Deurganckdok; ik heb niet gesproken over allerlei planmatige processen; ik heb niet gesproken over groene ideologie enzovoort.

Ik hou een technische interpellatie. Na een heel lange inleiding en voor een heel lange uitleiding zegt de minister-president dan welgeteld vier zaken als antwoord op mijn vragen. Hij zegt dat ik selectief omga met de cijfergegevens en dat hij niet meer dan ik weet over die studie, geeft een onduidelijk antwoord over EOS, en stelt dat hij de benchmark niet kent. Dat is het antwoord dat ik krijg op mijn interpellatie. Ik vraag me dan af wie hier wie voor de gek houdt! Daarna volgen nog wat beschouwingen over ideologie en wat nog meer. Daarover heb ik het niet gehad. Ik hou hier een interpellatie op basis van harde gegevens. In de PowerPoint-presentatie staan die cijfers – 23.000 tegenover 29.000. Er staat ook bij wie ze gemaakt heeft. Ik verwijs naar bladzijde 37 van de PowerPoint-presentatie. En op die gegevens heb ik me gebaseerd. Die cijfers heb ik gelegd naast harde gegevens van gerenommeerde instituten.

Mijnheer de minister-president, als u vindt dat dat een selectief gebruik is, dan geldt dat voor alles. Het gaat

om gegevens van de Nationale Bank, die elk jaar een rapport schrijft over de havens en de informatie regelmatig actualiseert. Daaruit kunnen bepaalde zaken worden afgeleid. In 2005 is er een studie gemaakt – voor u! – over de economische ontwikkeling; over de planmatige ontwikkeling van de hele Antwerpse haven. Daaruit haal ik de gegevens. Ik doe dat niet selectief. Ik kan u de pagina geven. U moet dan niet afkomen met te zeggen dat ze selectief zijn! Over welke – zelfs selectieve – cijfers beschikt u dan om mijn cijfers van de Nationale Bank te ontkrachten? Geef ze me! U moet er zich niet met een boutade van afmaken.

U zegt dat ik selectief ben, dat u de studie niet hebt, en dat u ze zelfs niet wil verdedigen. U geeft ook nog een beschouwing. Ik heb ook gelezen wat de Havencommissie heeft gezegd over de economische ontwikkelingsstudie.

Minister-president Kris Peeters: Maar daaruit hebt u niet geciteerd. Vandaar dat ik zeg dat u selectief bent geweest.

De heer Jos Stassen: Ik heb u dan een vraag gesteld. U had de voorzet maar in te koppen. Ik vroeg u of er iets aan veranderd was. Als u wil, kan ik daar gegevens tegenover stellen waaruit blijkt dat informatie van het Antwerps havenbedrijf nu niet meer klopt. En dat staat los van de economische recessie. Ik denk aan de cijfers over ruimte, productiviteit, werkgelegenheid enzovoort.

Mijnheer de voorzitter, ik ben verbijsterd over de kwaliteit van het antwoord van minister-president Peeters. Mijnheer de minister-president, u doet zelfs niet de moeite om te antwoorden. U zegt gewoon dat ik tegen het Saeftinghedok ben, tegen havens, tegen de economische ontwikkeling. (*Rumoer*)

Dat hebt u net gezegd. Mijn tweede zin was dat ik het belang van de haven niet betwist. Ik vraag alleen dat bij de ontwikkeling ervan rekening wordt gehouden met een aantal zaken, zoals met de cijfers die ik heb gegeven. U geeft daar zelfs geen antwoord op.

Ik heb ook geen uitspraak gedaan over de ene economische ontwikkeling versus de andere. Ik heb gewoon een aantal harde cijfers gehanteerd. Ik heb die gelegd naast die van het havenbedrijf. Ik vraag u dan een antwoord en u geeft niet thuis! Mijn politieke conclusie is dan dat u er misschien geen durft geven omdat ik wel eens gelijk zou kunnen hebben. (*Rumoer*)

Minister-president Kris Peeters: Reageert u nu zo omdat er een camera is?

De heer Jos Stassen: Het interesseert me niet of er al dan niet een camera is. Mij interesseert de kwaliteit van het debat. Ik vind het schitterend dat we van mening kunnen verschillen. Maar in dit geval kan dat zelfs niet.

U antwoordt zelfs niet! Daarom vraag ik u nu om als-tublieft op mijn vragen te antwoorden. Als u dat niet doet, kan ik niet anders dan besluiten dat u geen antwoord hebt en dat de cijfers van de Antwerpse haven over de economische verantwoording van dit dok niet kloppen.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Stassen, ik weet niet welke wesp u gestoken heeft om zo te reageren. Ik heb geantwoord dat die studie niet is afgerond. Ik begrijp dat u, als lid van de oppositie, graag zou hebben dat ik reageer op een studie die nog niet is afgerond. U hebt interessant materiaal verzameld en het een met het ander vergeleken. U moet niet denken dat een minister reageert op een studie die nog niet definitief is. Hopelijk wordt ze binnenkort afgewerkt.

Ik begrijp dat u graag zou hebben dat ik daarop inga en dat nadien blijkt, als de studie rond is, dat er andere elementen meespelen. Is dat het verwijt dat u mij wilt maken? Misschien ging het vroeger zo bij andere ministers, maar ik reageer pas als ik de definitieve studie in handen heb, en met kennis van zaken. U mag de conclusies trekken die u meent te moeten trekken. Ik blijf daar vrij rustig bij. Uw reactie toont aan dat er meer emotie dan ratio speelt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Penris ga ik een zeer onrustige nacht tegemoet, want ik heb morgenvroeg een onderhoud met mijn partijvoorzitter. Ik denk dat ik die afspraak zelfs ga afzeggen. Daarmee stel ik de heer Penris gerust.

Hier wordt het beeld gecreëerd dat wij tegen de havens zouden zijn. Als u één opmerking van mij in die richting hebt gehoord, hou ik me aanbevolen. Ik heb de moeite genomen om alle hoorzittingen bij te wonen en kritische vragen te stellen aan al die professoren. We hoorden professor Winkelmans, voorzitter van de havencommissie, professor Allaert, de heer Van Breedam, die ik zeer hoog acht, en de heer Noels van Petercam. Ik heb er één element uitgelicht. U kent het reglement: wij mogen vijf minuten spreken bij een interpellatie. Ik probeer me daar min of meer aan te houden, in de hoop dat de voorzitter mij niet vroegtijdig onderbreekt.

Mijnheer de minister-president, geen enkel departement kreeg zo veel opmerkingen van het Rekenhof als het departement Openbare Werken. Ik heb daar al veel vragen over gesteld. U zegt altijd dat we zorgzaam moeten omgaan met het gemeenschapsgeld. Wel, in 2006 kostte de tweede sluis in de Waaslandhaven nog 350 miljoen euro, en in 2008 werd dat plots 625 miljoen euro. Geef toe, dat is een verdubbeling!

We hebben hier het Deurganckdok. Ik heb een overzicht gekregen van de verrekening bij schadedossiers. Blijkbaar kan men een aantal dingen niet hard maken. Ik heb voortdurend vragen gesteld over de toepassing van de MKBA en de risicobeheersing. Is dat niet mijn taak als volksvertegenwoordiger? Betekent dat dat ik tegen havens ben? Neen, natuurlijk niet, ik wil op de hoogte zijn en de achtergrond kennen. Trouwens, als ik de antwoorden van uw administratie zie, vraag ik me af hoe het zit met die MKBA. Wordt die uitgevoerd of niet? Is die omzendbrief er eindelijk? Wordt hij toegepast?

Men heeft een heel duur onderzoek laten verrichten door Resource Analysis. Er werd een voorstel van aanpak uitgewerkt. Ik blijf dat soort vragen stellen zolang ik hier zit. Dat is uit bezorgdheid. Hoe zit het met de risicobeheersing? Hoe zit het met de MKBA? Welke consequenties kan men daaruit trekken?

Binnenkort behandelen we hier het Schipdonkkanaal, nog zo'n groots project. Ik ben er altijd van uitgegaan dat we eerst moeten afwerken wat we opstarten. Wat doet men hier? Men start altijd maar nieuwe projecten zonder de oude af te werken. Aan het Albertkanaal begon men in 1964, en het is nog altijd niet af. Dat was de teneur van mijn betoog.

Ik hoop dat we in debat kunnen treden met de regering over die duurzame logistiek. Ik vind dat wij dat moeten opnemen, naar aanleiding van de vrij kritische uiteenzetting over de containers en de logistiek. U zult een keuze moeten maken. Mijn enige bezorgdheid is of al die projecten nog leefbaar zijn. Een aantal van die grote projecten verloopt toch moeizaam. Zelfs een man als de heer Noels zegt dat bij de aanleg van de Oosterweelverbinding in en om Antwerpen nog serieuze mobiliteitsproblemen blijven bestaan. Dat stemt tot nadenken.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: De heer Stassen was verbijsterd over het antwoord van de minister-president. Ik ben verwonderd over de reactie van de heer Stassen. De groenen – en dat siert hen – hebben er in het verleden altijd een gewoonte van gemaakt om naast technische debatten ook ideologische, filosofische discussies op te zetten. Vandaag mag dat blijkbaar niet meer. Als wij meta-economische beschouwingen maken in de rand van zijn interpellatie, dan bewandelen wij het verkeerde pad.

Ik heb de heer Stassen goed begrepen. Ik weet wat zijn bedoeling was met heel zijn betoog. Door het presenteren van voorlopig cijfermateriaal heeft hij inderdaad een ideologisch statement willen maken en heeft hij met ons een meta-economisch debat gevoerd. Hij heeft bepaalde trafieken en infrastructuurwerken in vraag gesteld. U deed dat niet direct, mijnheer Stassen, maar wel indirect, en dat was uw ideologische bedoeling, en dat is uw

recht. Wij weten wat u bedoelt. We hebben daar vanuit de rechterkant van dit parlement op gepareerd.

Mijnheer de minister-president, u vindt dat we er ons voor moeten hoeden om een zuiver 'transshipment-natie' te worden. Met transshipment is niets mis. Wij zijn niet alleen een distributieland. Wij zijn uit de aard van de zaak, door onze geografische ligging, of we dat nu graag hebben of niet – Zwitserland is dat ook – een doorvoerland. Als men kritisch is tegenover transshipment via de havens, is men dat vaak minder als het via de weg gebeurt. Daar worden geen vragen bij gesteld. Als er goederenstromen van Nederland naar Frankrijk, van Frankrijk naar Duitsland en van Duitsland naar Engeland over de weg gaan, is men minder kritisch en is men zelfs niet bereid om daar heel snel wegenvignetten voor in te voeren, aan de linkerzijde. Dat stel ik alleen maar vast.

Mijnheer de minister-president, u hebt ook gesuggered – en dat is een foute suggestie – dat wij in havens wat betreft de groene intenties nog een achterstand hebben in te halen. Ik heb daarnet gezegd dat beslissingen maken heel veel met psychologie te maken heeft. Als men de artikels in De Lloyd leest, heeft men de indruk dat Rotterdam, onze grote concurrent, de groene haven is en wij in Vlaanderen nog achterop hinken. Dat is natuurlijk niet waar. We hebben naar groene investeringen al heel wat gedaan. Onze grootindustrie in Antwerpen is een van de zuiverste die er is. Wij staan, wat dat betreft, veel verder dan anderen in Europa of Amerika. Men moet ons, wat dat betreft, geen lessen leren.

Wij gaan nog verder. We hebben, met uw overheid en de Vlaamse havengemeenschappen, een intentieakkoord gemaakt – we moeten het nog goedkeuren – om de fijnstofuitstoot zo veel mogelijk te beperken. Ik hoop dat u, mijnheer de minister-president, uw engagementen ook zult nakomen. Als u spreekt over walstroomlevering, hoop ik dat u de nodige budgetten zult vrijmaken om onze havens in staat te stellen om aan walstroomlevering te kunnen doen.

Mijnheer de voorzitter, tot besluit van dit interessante ideologische en meta-economische debat kondig ik een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik wil inpikken op het meta-economische. Als we hier, op basis van meta-economische beschouwingen, keuzes moeten maken, vind ik ook dat we op dat meta-niveau – ik ga nog eens op die nagel kloppen – een plan-MKBA moeten maken. Het is niet voldoende om dat pas op concreet projectniveau, als de fundamentele keuze gemaakt is, door te voeren.

Mijnheer de minister-president, het klopt dat ik dat in het verleden nog gevraagd heb. Ik heb nog geen ja als antwoord gekregen. Als u, elke keer u neen als antwoord krijgt bij de onderhandelingen rond de staatshervorming, de handdoek in de ring zou gooien, zou u ook niet vergeraken. Ik blijf daarop doorgaan, temeer omdat ik niet de enige ben die dat vraagt. Het Rekenhof heeft dat hier in deze commissie als aanbeveling meegegeven. Een van de economische redacteuren van De Tijd, heeft dat in een opiniestuk ook voorgesteld, om op planniveau een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. De Tijd, mijnheer de minister-president, is toch geen proletarisch of groen gazetje. Dat is, denk ik, een van onze kwaliteitskranten. Ik ben heus niet de enige die dat vraagt. Ik dring toch aan om dat serieus in overweging te nemen.

Uw stelling dat het een en-enverhaal moet zijn, klopt natuurlijk maar voor een deel. Natuurlijk heeft BASF ook haveninfrastructuur nodig om zijn containers weg te krijgen. Maar die 50.000 containers op de 8 miljoen die doorgezet worden, is 0,6 percent van het totale volume.

Het is niet zo dat, als we een Saeftinghedok aanleggen, we er ineens een reeks nieuwe BASF-sites bij gaan krijgen. We zitten ook met schaarse ruimte in het nog af te bakenen havengebied. Als we een dok aanleggen, hebben we hoe dan ook geen ruimte meer voor havenindustrie. Hier moeten dus keuzes gemaakt worden. Een en-enverhaal klinkt misschien mooi, maar dat verhuult dat er in de praktijk toch echt keuzes moeten worden gemaakt. Die keuzes kunnen, wat mij betreft, gemaakt worden op basis van de uitkomst van de marktconsultatie enerzijds, en de uitkomst van een maatschappelijke kosten-batenanalyse anderzijds.

We moeten ons inderdaad niet blindstaren op die tonnen. Ik doe dat ook niet. Uiteraard moeten we erin slagen om de trafiek die door onze regio komt, maximaal te veredelen, door die containers ook open te maken en er waarde aan toe te voegen. Ik zou toch aan de havenautoriteiten willen vragen: show, don't tell. Het Deurganckdok ligt er, maar de eerste spadesteek van het logistiek park Waaslandhaven, dat in de ruimte moest voorzien voor logistieke activiteiten, voor Value Added Logistics, zoals men dat met een mooi Engels woord noemt, moet er nog komen. Toon dan ook dat men ruimte en kansen creëert om die toenemende trafiekstroom effectief te veredelen, zodat we er voor onze maatschappij hier de maximale meerwaarde kunnen uithalen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de minister-president, ik bedank u voor uw uitvoerig antwoord. Maar ik wil toch ook even reageren op het pleidooi van de heer Martens. We mogen toch geen bijkomende voorwaarden voor grote infrastructuurprojecten opleggen, terwijl men in Nederland, met de commissie-Elverding, bekijkt hoe men grote infrastructuurprojecten juist kan versnellen. Ik denk

dat we dat debat ook eens moeten voeren. Dat betekent niet dat we afwegingen effectief moeten maken voor belangrijke infrastructuurprojecten, maar ik ben zeker geen voorstander om een plan-MKBA op te maken. Ik denk dat dat tot oeverloos gepalaver zal leiden.

Als we in de Antwerpse regio gesprekken hebben met de sociaaleconomische partners, zijn zij er wel van overtuigd dat er een verdere groei van de tewerkstelling zal zijn. Maar men hoort ook daar dat men bekommerd is over de mobiliteitsproblemen. Dat is zowel zo in het Waasland, waar de wegen niet zijn aangepast, als op rechteroever. Daarom pleiten we ervoor, zoals we al deden samen met de heer Peeters, om het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen verder aan te pakken. Ik hoop dat het Masterplan Antwerpen zeker uitgevoerd zal kunnen worden.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Collega's, ik wil u aantonen met welke problemen wij nu, maar ook de komende weken en maanden, geconfronteerd worden. Vanuit het federale niveau komt bijvoorbeeld de nadrukkelijke vraag om gevangenissen te kunnen bouwen, ook in Vlaanderen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de procedure die daarvoor moet worden doorlopen, zo kort mogelijk wordt gehouden?

Er wordt ook verwezen naar Nederland. Wij hebben hier zelf ook het nooddecreet rond het Deurganckdok gehad. Voor bepaalde projecten is het algemeen belang mijns inziens van dien aard dat we moeten bekijken in welke mate procedures kunnen worden uitgetekend voor een versnelde uitvoering. Ik verwijs naar de gevangenissen, maar er zijn ook andere voorbeelden die zo'n versnelde procedure rechtvaardigen.

Mijnheer Martens, aangezien u de vraag ook aan minister Van Mechelen hebt gesteld, lijkt het me beter dat daar in de schoot van de Vlaamse Regering een eenduidig antwoord op komt.

Als er verder vragen komen over de visie van de Vlaamse Regering en de betrokken minister over het logistieke aspect, dat u door de verschillende experts is toegelicht, wil ik daar altijd op ingaan.

Verder betreur ik de reactie van de heer Stassen op basis van de antwoorden die ik heb geformuleerd.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik wil graag ideologische debatten voeren, op welk niveau dan ook, maar dat was niet het onderwerp van deze interpellatie.

Mijnheer de minister-president, als u cijfers lanceert, moeten ze kloppen. Ik heb die cijfers gewoon naast de

cijfers van de Nationale Bank, van Nederland en dergelijke meer gelegd. Ik heb u de mogelijkheid gegeven om zelf te antwoorden, maar u hebt er niet op geantwoord. Ik kan dus alleen maar vaststellen dat de gegevens die de haven heeft gelanceerd, niet van dien aard zijn dat ze de economische relevantie van het Saeftinghedok kunnen onderbouwen. Dat is een duidelijke vaststelling. Ik kondig dan ook een motie aan, mijnheer de voorzitter.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en door de heer Stassen werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Christian Verougstraete tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitwerking van een geïntegreerd kustveiligheidsplan om de Vlaamse kust te beschermen tegen overstromingsgevaar wegens de stijging van de zeespiegel

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de minister-president, gisteren konden we in het nieuws de overstromingen in Venetië zien, waar nu zelfs de houten loopbruggen onder water staan.

Ik wil het hier veeleer hebben over onze Vlaamse kust. In navolging van Nederland, waar de aanbevelingen van de Deltacommissie Nederland moeten wapenen tegen de gevolgen van de klimaatopwarming, startte ook in ons land een studie naar de nood en de timing van zeeveringswerken tegen het risico van overstromingen aan de Vlaamse kust.

Ik dacht dat het enige zwakke punt in onze kustverdediging de zeedijk van Oostende was, maar dat blijkt niet te kloppen. Uit veiligheidsanalyses die werden uitgevoerd door het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, afdeling Kust, blijkt namelijk dat de Vlaamse kust meerdere zwakke schakels kent: duinen die kunnen doorslaan, te lage zeedijken en te lage kaaimuren in de zeehangegebieden.

Uit die veiligheidsanalyses blijkt dat onder meer de duinzones in De Panne, Koksijde en Bredene een risico

vormen omdat ze niet breed genoeg zijn en er te weinig zand is om weerstand te bieden aan een superstorm, die een week zou kunnen duren. Bij de zeedijken speelt niet zozeer het risico dat ze breken, maar wel het risico van wateroverslag met overstromingen tot gevolg, zoals in Oostende gebeurd is in 1953.

Naast het duinengebied in Bredene, De Panne en Koksijde bevinden de zwakke punten zich vooral in de zone Westende, Middelkerke en Raversijde, maar ook bij de dijken in Oostende-centrum en Wenduine-centrum en ter hoogte van het Albertstrand in Knokke. In de zeehangegebieden vormen vooral de sluizen rond Zeebrugge en enkele lage kaaimuren in Oostende een zwakke schakel. Zij kunnen overstromen, wat woongebieden en bedrijfsterreinen in gevaar kan brengen.

Over de gevolgen van de stijging van de zeespiegel worden onrustwekkende en bizarre verklaringen afgelegd. “De zeespiegel zal niet over 100 jaar maar wellicht over 30 jaar zes meter stijgen”, waarschuwt de Nederlandse hoogleraar Pier Vellinga. Die stelling wordt dan weer weerlegd door de heer Bernard De Putter, directeur van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, die uitgaat van een stijging van het waterniveau met dertig centimeter tegen 2050.

Mijnheer de minister-president, wanneer zal het totale masterplan ter bescherming van de kust tegen overstromingsgevaar afgerond zijn? In welke periode denkt men alle beveiligingswerken te kunnen uitvoeren? Wat zijn de kritieke plaatsen waar een urgentieplan moet worden uitgevoerd? Wanneer wordt daarmee gestart? Welke beveiligingswerken zullen worden verricht? Bestaat er een objectieve wetenschappelijke studie over de stijging van de zeespiegel in de Noordzee?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vraag. Dit is niet alleen het probleem van de kust maar ook van het Schelde-estuarium. Wij hebben veel inspanningen geleverd om het geactualiseerde Sigmaplan op poten te krijgen, dat de bewoners van het Zeescheldebekken beter moet beschermen tegen overstromingen. Daar is de zaak zeer urgent omdat het huidige beschermingsniveau slechts beschermt tegen een waterstand die eens om de zeventig jaar voorkomt. Zoals de dijken er nu bij liggen, zullen we, met het huidige waterpeil en met de huidige frequentie van stormvloed op de Noordzee, eens om de zeventig jaar een overstroming krijgen. Hier moet voortvarend worden gehandeld.

Ik had graag eens een stand van zaken gekregen van de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan. Misschien moet ik deze vraag eerder aan minister Crevits stellen dan aan u, mijnheer de minister-president. In

hoeverre kunnen we de acute overstromingsrisico's indijken – figuurlijk dan want het gaat om een combinatie van dijken en overstromingsgebieden. En die overstromingsgebieden bieden op het vlak van natuur en recreatie extra kansen aan de rivier.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ter aanvulling van de begrijpelijke bezorgdheid van de heer Martens: ik heb enkele maanden geleden minister Crevits schriftelijk onderhouden over deze problematiek. Ik heb haar antwoord niet bij me, maar de teneur ervan is dat het Sigmaplan volstrekt voldoet aan de bijkomende eisen die mede gesteld worden ten gevolge van de opwarming van de aarde.

Ik vroeg ook of het, gezien de gewijzigde situatie, wenselijk was om op termijn toch rekening te houden met de eventuele noodzaak van een stormstuw en of er daarover studiewerk wordt verricht. Het antwoord was negatief. Dit is niet nodig en daarom gebeurt er op dit ogenblik geen studiewerk.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Martens, het geactualiseerde Sigmaplan en de problematiek van het Schelde-estuarium behoren tot de bevoegdheid van minister Crevits. W&Z is de uitvoerder van het geactualiseerde Sigmaplan. Mochten de schriftelijke vraag van de heer De Meyer en het antwoord van minister Crevits niet volstaan, kunt u haar natuurlijk opnieuw een vraag stellen. Maar wij moeten de bevoegdheden van de collega's respecteren om problemen te voorkomen.

Mijnheer Verougstraete, ik ben wel bevoegd voor het onderwerp van uw vragen. Ik kan daarop zeer direct en volledig antwoorden.

De opmaak van het masterplan past in het geïntegreerde kustveiligheidsplan. Dit masterplan zal afgerond zijn in 2010. Het geïntegreerde kustveiligheidsplan heeft betrekking op de kust en de kusthavens, met uitzondering van Oostende-centrum, de haven van Oostende en het kustgebied ter hoogte van het Zwin. U weet dat wij voor Oostende een extra inspanning hebben geleverd. Wij hebben een aanzienlijk bedrag uitgetrokken voor het OW-plan en zijn het versneld aan het uitvoeren.

In het kader van het Zwinproject wordt een nieuw tracé voor de bestaande internationale dijk uitgewerkt. Deze dijk beschermt het kustgebied ter hoogte van het Zwin tegen overstroming.

De elementen die niet zijn opgenomen in het masterplan zijn sui generis en worden ook verder aangepakt. Er zijn

een aantal zaken in uitvoering. Zij worden afgerond in 2010.

De streefdatum voor de aanvraag van de bouwvergunningen en de uitvoering van de werken van het masterplan is 2010-2015. Afhankelijk van het verkrijgen van de bouwvergunningen zijn de structurele werken voor de beveiliging van Oostende-centrum, de zee- en havenzijde, gepland in 2010-2012. De bouw van de nieuwe internationale Zwindijk is gepland voor 2009-2010.

Voor het bepalen van de kwetsbaarste zones wordt rekening gehouden met de kans op doorbraak en met de gevolgen van een overstroming: de economische schade en de slachtoffers. Deze zones zijn: Middelkerke; Oostende, van Raversijde tot de havengeul; Wenduine-centrum; de havens van Oostende, Zeebrugge, Blankenberge en Nieuwpoort. Begin 2009 zullen de verschillende zeeweringsmaatregelen en alternatieven van het geïntegreerde kustveiligheidsplan gekend zijn. Deze dienen vervolgens te worden onderzocht op hun milieueffecten en onderworpen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Men mag echter aannemen dat zandsuppleties de voornaamste zeeweringsmaatregel zullen blijven.

De beveiligingswerken die Oostende tegen overstroming moeten beschermen, omvatten: de uitbreiding van het bestaande noodstrand voor de zeedijk; de aanleg van een nieuwe westelijke havendam, die ook de functie van strandhoofd zal vervullen (dit strandhoofd moet het uitgebreide strand stabiliseren); structurele werken aan het deel van de zeedijk ter hoogte van het Zeeheldenplein; werken aan het deel dat in de toekomst binnen het havengebied zal liggen; aanvullende maatregelen zoals stormmuurtjes, de verhoging van de kaaien enzovoort in de haven van Oostende.

Vanaf 2010 kan gestart worden met de voorbereiding van de aanvragen voor het verkrijgen van de nodige vergunningen. De werken zullen nadien gefaseerd worden uitgevoerd, onder meer in functie van de beschikbare budgettaire ruimte.

Met betrekking tot het zeespiegelpeil kan worden verwezen naar het rapport van het 'Panel on Climate Change' van februari 2007, dat een vork geeft voor de verwachte gemiddelde globale zeespiegelrijzing in 2100 van 18 tot 59 centimeter. Voor wat specifiek de Noordzee betreft, kan worden verwezen naar de rapporten van het Europese Safecoastproject.

De partners van dit project, dat ondertussen voltooid is, waren de diensten bevoegd voor de bescherming tegen overstroming door de zee van Nederland, uiteraard Rijkswaterstaat, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en Vlaanderen. Het doel van het project was een antwoord geven op de vraag: 'hoe onze

Noordzeekusten beheren in 2050?'. In een van de deelrapporten van het project wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de wetenschappelijke schattingen van de zeespiegelrijzing in de verschillende Noordzeelanden.

In het Safecoastproject werd voor de schatting van het globale overstromingsrisico in het Noordzeegebied uiteindelijk een zeespiegelrijzing van 6 millimeter per jaar aangenomen, of dus een stijging van 30 centimeter in 2050. Dit komt overeen met andere voorspellingen, zoals met die van het IPCC voor wie dit de bovengrens is voor 2050.

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Daaruit blijkt dat u erkent dat er zwakke punten zijn in de kustverdediging en ook dat u de nodige maatregelen zult nemen. Maar wat als er iets gebeurt tijdens de eerste twee jaren, want de werken zullen dan nog niet gedaan zijn? Is er een urgentieplan?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Iedereen weet dat ik, van Ruisbroek komende, in 1976 de overstroming daar heb meegemaakt. Dat was verschrikkelijk, ik wens het niemand toe.

Mijnheer Verougstraete, elk jaar worden zandsuppleties aangebracht op de zwakste plekken om te voorkomen dat we met calamiteiten of grote rampen worden geconfronteerd. Alles wordt eraan gedaan om zo snel mogelijk uit te voeren wat ik heb gezegd en om in tussentijd de zwakste plekken te verdedigen. Daardoor is het risico op calamiteiten of grote overstromingen tot een aanvaardbaar minimum beperkt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder in het kader van de Vlaams-Nederlandse afspraken over de uitdieping van de Westerschelde

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, we zijn tevreden met het rapport

dat werd opgesteld door de Commissie Natuurherstel Westerschelde, want daarin worden twee zaken geadviseerd. Enerzijds wordt geadviseerd om de Hertogin Hedwigepolder te ontpolderen in het kader van de afspraken die werden gemaakt tussen Vlaanderen en Nederland over het uitdiepen van de Westerschelde. Anderzijds suggereert men om dit te doen op basis van onteigening.

Daarover werd in Nederland een heel debat gevoerd. Men pleitte ervoor om veeleer te opteren voor vrijwilligheid van grondverwerving, en de bestaande wettelijke regeling inzake onteigening werd opzijgeschoven. De commissie adviseert dat dit, om prijsopdrijving te voorkomen en om in het uiterste geval het algemene belang te kunnen laten prevaleren op het individuele belang, niet dient te gebeuren.

De commissie haalde onder meer als argument aan dat Nederland met Vlaanderen heeft afgesproken dat wij de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder zullen betalen. Een klein deel van de Hedwigepolder ligt op Vlaams grondgebied, en aan de ontpoldering hangt een prijskaartje van 80 miljoen euro.

In de Tweede Kamer bestaat er blijkbaar nog twijfel over het feit of Vlaanderen zou willen meebetalen aan een alternatief voor de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder. Volgens de CDA is dat geen uitgemakte zaak en kan daarover nog onderhandeld worden. De PvdA is van oordeel dat er nog geen beslissing kan worden genomen, zolang niet vaststaat waartoe Vlaanderen bereid is. Tegenover de pers verklaarde Wivina Demeester, die optreedt als adviseur van de Vlaamse Regering en voorzitter is van de taskforce Westerschelde, dat Vlaanderen niet bereid is mee te betalen aan alternatieven voor het onder water zetten van de Hertogin Hedwigepolder. Volgens haar is aan het standpunt van Vlaanderen, zoals dat ook in het rapport is opgenomen, niets veranderd.

Mijnheer de minister-president, wat is de houding van de Vlaamse Regering ten overstaan van het vorige week uitgebrachte advies van de Commissie Natuurherstel Westerschelde om de Hertogin Hedwigepolder te ontpolderen?

In welke mate houdt de Vlaamse Regering vast aan de afspraken in het verdrag met Nederland uit 2005, waarin onder meer de uitdieping van de Westerschelde is vastgelegd?

In welke mate zal Vlaanderen bij een eventuele keuze voor alternatieven in Nederland enkel instaan voor de financiering en realisatie van de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder op Vlaams grondgebied?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb met veel belangstelling het rapport van de heer Nijpels 'Wennen aan de Westerschelde' gelezen, dat we trouwens dankzij de goede zorgen van de commissiesecretaris hebben gekregen. Er staan een hoop conclusies en adviezen in.

Ik meen dat er, toen u nog minister van Openbare Werken was, altijd werd gezegd dat de drie doelstellingen voor de Westerschelde, namelijk de toegankelijkheid, de veiligheid en het natuurbehoud, op een evenwaardige wijze zouden worden behandeld. Ik meen dat de conclusies en adviezen van de commissie-Ed Nijpels – overigens een aardige jongen – vrij duidelijk en helder zijn.

Aansluitend bij de interessante vraag van de heer de Kort, kunnen we de vraag stellen hoe Vlaanderen ze zal hanteren, hoe Vlaanderen ermee zal omgaan. Zo staat in conclusie 3: "De Commissie sluit op basis van juridisch onderzoek niet uit de Europese Commissie op grond van het voorzorgbeginsel een inbreukprocedure start voor de derde verdieping van de Westerschelde, indien niet tijdig concrete maatregelen worden genomen om de Ontwikkelingsschets 2010 – en de Natura 2000 – doelstellingen te realiseren."

We hebben hier de voorgaande jaren uitgebreide hoorzittingen over georganiseerd. Zeker inzake de ontwikkelingsgrens was alles heel duidelijk. Wat er ook heel duidelijk in staat, en daar was in Nederland toch een en ander over te doen, was dat de Commissie adviseert om in het geval van natuurherstelmaatregelen in de Westerschelde, de benodigde gronden te verwerven op basis van onteigening. Er staat natuurlijk een heel opvallende zin in, maar u weet natuurlijk waarover die gaat: "Wat betreft de Hertogin Hedwigepolder, is bekend dat de enige eigenaar niet vrijwillig wil verkopen."

Die eigenaar heeft zich volgens mij heel rijk gemaakt door erg veel voor de gemeenschap te werken. Wat me vooral interesseert, mijnheer de minister-president, is welk gevolg Vlaanderen zal geven aan de adviezen uit het rapport-Nijpels.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: De Vlaamse Regering vindt het rapport-Nijpels een positief en belangrijk document, dat goed onderbouwd is en cruciaal kan zijn in de keuze die Nederland kan maken voor de realisatie van zijn natuurontwikkelingsprojecten.

Het rapport bevestigt dat de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder als het meest wenselijke scenario wordt aangeduid. Ik ga ervan uit dat het rapport een doorslaggevende invloed zal hebben op de uiteindelijke keuze van de wijze waarop de Nederlandse Regering haar verplichting inzake natuurprojecten zal nakomen.

De conclusie van het rapport-Nijpels wordt om die reden door de Vlaamse Regering als gunstig beschouwd. Ten gevolge van dit advies is het immers waarschijnlijk dat de afspraken over de natuurrealisatie in de Hertogin Hedwigepolder, die opgenomen zijn in het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, uitgevoerd kunnen worden. Dit is wellicht ook een belangrijk element voor minister Gerda Verburg.

Vlaanderen houdt onverminderd vast aan alle afspraken die met Nederland werden gemaakt in het kader van het voornoemde verdrag. De niet-realisatie van de Hedwige Prosperpolder zou als gevolg hebben dat het verdrag zou moeten worden aangepast omdat de Hedwige Prosperpolder bij naam wordt genoemd in het verdrag. Aangezien er ook financiële aspecten verbonden zijn aan de te wijzigen bepalingen, zullen de onderhandelingen daarover niet op korte termijn afgerond kunnen worden.

De wijzigingsprocedure, vastgelegd in artikel 12 van het verdrag, bepaalt dat heel de parlementaire procedure opnieuw doorlopen moet worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met een termijn van minimaal een jaar in Vlaanderen. Theoretisch bedraagt de termijn ook in Nederland ongeveer een jaar. De goedkeuringsprocedure voor de vier Scheldeverdragen leert echter dat deze termijnen in de praktijk veeleer twee jaar en langer bedragen.

Naast de genoemde procedurele gevolgen zou het niet realiseren van Hedwige Prosperpolder leiden tot een aantal concrete ongewenste gevolgen. Zo zou er een niet voorziene waterkering gebouwd moeten worden, parallel aan de Belgisch-Nederlandse grens om de Hedwige Prosperpolder op Vlaams grondgebied toch te kunnen ontpolderen. Dat zou een aantal onwenselijke neveneffecten met zich meebrengen. Zo zou er in Vlaanderen een nieuwe bouwvergunning moeten worden verleend. Daarnaast zou er wellicht ook een nieuw project-MER moeten worden gemaakt omdat de huidige bouwvergunning voor de werken op Belgisch grondgebied geen rekening houdt met de aanleg van een nieuwe dijk. Naast de vertraging die het project daardoor oploopt, zouden er ook onvoorziene kosten worden gemaakt. Bovendien zou de aanleg van die dijk tot gevolg hebben dat de 170 hectare nieuwe natuur waarin was voorzien in Vlaanderen, niet volledig gerealiseerd kan worden. Vlaanderen zou bijgevolg een zoektocht moeten starten naar nieuwe hectares op een andere locatie, wat zowel op maatschappelijk als op financieel vlak geen goede zaak is.

De niet-realisatie van de Hedwige Prosperpolder zou de goede relatie die de voorbije periode in Vlaanderen tussen de natuurbewegingen en de overheid is ontstaan, onder zware druk zetten. Pacta sunt servanda.

Indien Nederland toch zou opteren voor een alternatieve oplossing, en de ontwikkeling van natuurgebied in de Hertogin Hedwigepolder op Nederlands grondgebied bijgevolg niet zou worden gerealiseerd, dan vervallen ook alle andere afspraken die verbonden zijn aan deze realisatie. Concreet houdt dat in dat Vlaanderen op Nederlands grondgebied enkel kan instaan voor de financiering en realisatie van de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder zoals in het verdrag is vastgelegd. Een alternatieve keuze door Nederland impliceert ontegensprekelijk dat ook de geldigheid van de afspraak over financiering en realisatie door Vlaanderen afloopt.

Een niet-realisatie zou dus heel wat negatieve gevolgen met zich meebrengen. Ik ga ervan uit dat ook Nederland de afspraken zal nakomen. Het gaat hier om een prachtig document met duidelijke conclusies. Alternatieven liggen om verschillende redenen niet voor de hand of zouden onwenselijke neveneffecten hebben.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Bij het lezen van het rapport was ik verbaasd door de stappen die zijn ondernomen. Op die manier zal men er echter in slagen om een politiek en maatschappelijk draagvlak te creëren. Alle suggesties die er zijn geweest van burgers, lokale besturen en de provincie Zeeland zijn onderzocht als een waardig initiatief. Ik ga ervan uit dat de werkzaamheden binnenkort kunnen worden aangevat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
