

vergadering **C188 – OPE12**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 maart 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een tweede zeesluis in Terneuzen

- 1476 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het op 19 maart gesloten akkoord omtrent de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen

- 1478 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de nieuwe zeesluis op het kanaal Gent-Terneuzen

- 1499 (2011-2012)

3

■

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Penris

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een tweede zeesluis in Terneuzen - 1476 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het op 19 maart gesloten akkoord omtrent de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen - 1478 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de nieuwe zeesluis op het kanaal Gent-Terneuzen - 1499 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, collega's, er zijn in deze commissie ooit al langere voorbereidingen van vragen ingediend dan de drie van vandaag. Als u kijkt naar de datum van indiening, dan zult u het verband opmerken.

Minister, op maandag 19 maart 2012 had u een overleg met uw Nederlandse collega. Dezelfde dag berichtte een Nederlandse krant dat u tot een akkoord zou zijn gekomen. Op 19 maart had men nog de datum van 2015 in de mond. Twee dagen later, op het moment dat de heer Watteeuw zijn vraag indiende, ging het al over 2021.

Belangrijk is dat de aanlegkosten van de zeesluis worden geschat op 930 miljoen euro, de onderhoudskosten voor dertig jaar op 75 miljoen euro. Nederland neemt daarvan 141,9 miljoen voor zijn rekening, Vlaanderen betaalt de rest. Als dit akkoord een feit is, is dit zeer belangrijk nieuws voor de Gentse haven, maar ook voor de Vlaamse economie. Als we weten wat vandaag is aangekondigd in de Waalse metaalindustrie, dan hoef ik er geen tekening bij te maken dat we in deze sector op lange termijn investeringen moeten kunnen blijven plannen. Als de ovens eenmaal uitgaan, raken ze jammer genoeg meestal niet meer opgestart. Het belang van dit dossier voor de Gentse haven en het industrieel beleid in Vlaanderen kan niet worden overschat.

Minister, kunt u een akkoord over een tweede zeesluis bevestigen? Kunt u ook toelichting geven? Kunt u de kostprijs en de verdeling van de lasten toelichten? Is er een akkoord over de btw-regeling? Dat was bij een vorige vraag nog een punt van discussie. Wat is de inbreng van de Gentse haven? Bevestigt u dat eerder gemaakte deelakkoorden over onder meer de financiering en flankerende maatregelen behouden blijven? Kunt u het bouwprogramma en de timing van de bouw toelichten?

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Dienstdoend voorzitter, minister, collega's, ik heb met mijn vraagstelling de echte voorzitter misleid en ik wil me daarvoor verontschuldigen. Dankzij de minister haar kabinet en de onvolprezen diensten van onze commissiesecretaris hadden wij bijzonder snel alle documenten, gaande van het verslag van de Inspectie van Financiën, de houding en de brief van de minister van Begroting, de nota van de minister gericht aan de Vlaamse Regering tot zelfs het besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC). We hadden dus alles en we hebben het ook gelezen. Alles wat ik lees, biedt een antwoord op de vragen die ik zou kunnen hebben gehad. En er staat ook niets in wat er had moeten in staan of omgekeerd.

De enige reden waarom ik de vraag heb ingediend, is om mij toe te laten de minister te bedanken. Minister, ik bedank u in naam van de voltallige Gentse havengemeenschap, de meer dan 400 Gentse havenbedrijven, de meer dan 70.000 werknemers en de 25 procent tewerkstelling die deze haven genereert in de provincie Oost-Vlaanderen. Belofte maakt

schuld. Ik denk dat we nu kunnen zeggen dat de schuld is ingelost. Ik weet dat er nog een heel traject te gaan is, maar dit is een schakelmoment en een point of no return.

Minister, velen hebben aan deze kar getrokken. Dit is het werk van velen over vele jaren, niet alleen van u. Ik ga niet iedereen opsommen, maar veel van die medestanders ken ik. Ik heb ook mijn bescheiden bijdrage geleverd. Wij stonden allemaal op het speelveld, maar de laatste die moet handelen – de spits van de voltallige ploeg die deze sluis tot stand wilde brengen – dat bent u. U bent de spits en het komt u toe om te scoren. U hebt gescoord. Ik wil u daarvoor danken.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, ik durf niet te beginnen, want als ik in dezelfde teneur als de heer van Rouveroy verder ga, dan begint de minister ongetwijfeld te blozen en dat zou ik niet willen. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Minister, u kent mij. Ik heb niet dezelfde bevoegenheid als de heer van Rouveroy en ik mis dat superconstructieve van de heer van Rouveroy, maar die dank is inderdaad niet onterecht. Het is goed dat dit akkoord er komt en u hebt gehandeld zoals wij en heel veel mensen die betrokken zijn bij de Gentse haven, hadden gehoopt. Die dank is dus terecht en het maakt dat de toekomst voor de Gentse haven meteen een heel stuk rooskleuriger is. De toegankelijkheid zal sterk verbeteren.

Ik heb een vraag ingediend die vooral gericht is op het financiële aspect. Dit is een zeer zware investering. De Nederlandse bijdrage zal niet wijzigen als de sluis duurder of goedkoper wordt. En dus zou Vlaanderen eventuele meerkosten moeten opnemen.

Minister, hoe schat u de risico's op meerkosten in? Hoe zult u die risico's beperken?

Ik veronderstel dat u dit hebt besproken met uw Nederlandse collega. Kunt u daar wat meer informatie over geven?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Voorzitter, ik vind het fijn eens aan deze kant te zitten omdat ik nu vrij ben om te spreken.

De heer van Rouveroy spreekt, als 50-plusser, heel anders over de zaken des levens dan personen die nog geen 50 jaar zijn, zoals de heer Watteeuw. Dat is gewoon zo.

Minister, het maakt wel degelijk verschil uit indien de communicatie verloopt via een persmededeling of op basis van alle relevante stukken. Indien ik dat eerder had geweten, had ik de meeste gestelde vragen niet toegelaten en hadden we in deze commissie alleen mevrouw Bamps verslag laten uitbrengen.

Het is misschien goed dat de commissie eens een overzicht krijgt van de stand van zaken in de andere havens. U hoeft dat vandaag niet te doen. Er was sprake van drie havens: Antwerpen, Terneuzen en Zeebrugge, dacht ik. Kunt u een tussentijdse stand van zaken geven?

Ik dank u nogmaals voor de openheid waarmee wij een aantal stukken krijgen. Ik vind dat ik dat eens mag zeggen, ook ten behoeve van de leden van de commissie, ongeacht of ze nu tot de meerderheid of tot de oppositie behoren.

De heer Jan Penris: Minister, als oppositielid wil ik u feliciteren. Ik ben misschien iets minder enthousiast dan de heer van Rouveroy, maar als Antwerpenaar wil ik de Gentse haven feliciteren met het behaalde succes.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik vind het niet erg dat u de vragen hebt doorgelaten. Het is niet onbelangrijk dat de vraagstelling samen met het verslag van de transportraden op de agenda staat. Ik zal daar straks wat meer over zeggen. Ik vind het leuk dat er twee

toehoorders zijn die straks wat uitleg zullen geven. Europa zou wel eens bijzonder belangrijk kunnen zijn voor de timing en ondersteuning.

De keuze is inderdaad gemaakt toen we in Terneuzen waren. In de namiddag werd het persbericht verstuurd. De commissiesecretaris vroeg naar het dossier en we hebben het in de namiddag in zijn geheel bezorgd. Het is de eerste keer dat we dat op die manier doen. We hebben er zelfs geen adviezen uitgelaten. Dat maakt het ook wel eenvoudig, omdat je het op die manier grondig kunt doornemen.

De heer Van Malderen sprak over 2015 en 2021. Sommige media zeiden op voorhand al wat er zou gebeuren. Dat is wat spijtig, want al is het een belangrijk momentum – de heer van Rouveroi noemde het een scharniermoment –, er zijn wel nog een aantal stappen te gaan.

Ik heb op de receptie van de haven in Gent gezegd dat ik op 19 maart mijn Nederlandse collega Schultz zou zien. We hebben onze handtekening gezet. We wilden dat eerst in Gent doen, in de Pacificatiezaal, maar dat is niet gelukt. Het vond dus plaats in Terneuzen. De burgemeester was dermate enthousiast dat de communicaties al bijna op voorhand gebeurd zijn.

De ondertekening van het akkoord houdt in dat we het principieel eens zijn dat de planuitwerkingsfase kan starten. De zeesluis wordt gebouwd op Nederlands grondgebied. Dat betekent dat de regels die moeten worden gevolgd om de vergunningen te krijgen regels naar Nederlands recht zijn. Ook al zou het een gemengde publiek-private samenwerking worden, het Nederlands recht zal bepalen op welke manier die sluis gebouwd wordt. Er is een ander vergunningentraject. Dat het licht echter op groen staat voor de planuitwerkingsfase betekent dat er al een aantal zaken zeker zijn, zoals de wijze waarop sommige dingen worden betaald en dat je principieel al een pak uitgaven zult doen – uiteraard in de veronderstelling dat het werkstuk dat je beoogt te bouwen, ook effectief gebouwd wordt.

Op de vraag of er behoefte is aan zo'n zeesluis moet ik eigenlijk niet veel meer antwoorden. Niemand heeft die behoefte hier overigens in vraag gesteld. Op mijn kabinet hebben ze echter toch nog antwoorden gegeven, voor het geval er toch nog iemand die behoefte in vraag zou stellen.

De keuze was niet evident. Het klopt dat dit dossier vele moeders en vaders heeft. Indien collega Schultz en ikzelf een jaar geleden niet op een bepaald moment de principiële keuze hadden gemaakt om nog één variant te bestuderen, namelijk de grote zeesluis en niet langer de combi- of binnenvaartsluis, stonden we vandaag niet waar we nu staan. Vlaanderen wilde dat en Nederland ging ermee akkoord om op dat scenario verder te werken. Doordat die keuze gemaakt werd, is heel onze administratie in staat gesteld om die keuze dieper uit te werken. Indien je voortdurend drie, vier dingen moet meepakken, wordt het sowieso moeilijker. Dat neemt niet weg dat tijdens de planstudiefase evident een aantal varianten in ogenschouw moeten worden genomen – zoals bij ons de milieueffectrapportages (MER's) worden gemaakt. De beleidskeuze werd gemaakt aan beide zijden.

Het is een totaalpakket geworden. Het akkoord neemt de vorm aan van een besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. Dat zat als bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering, dat u bezorgd werd. Het is heel puntsgewijs opgesteld, maar het is wel heel belangrijk. De evenwichten zijn tot op het woord nauwkeurig bepaald. Je kunt dat akkoord niet samenvatten, het is een globaal akkoord. Dat Politiek College bestaat uit de Nederlandse en de Vlaamse bevoegde ministers, mevrouw Schultz en ikzelf, en een groep Vlaamse en Nederlandse medewerkers. Het orgaan is opgericht vanuit het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium.

De scope van het project is u ook bekend. Het project omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud van een grote nieuwe zeesluis binnen complex gedurende dertig jaar. “Binnen complex” is van belang, dat weet u, omdat dan ruimtelijk een aantal discussies niet meer nodig zijn. Het bevat dus het voorbereiden, het aanleggen en het onderhouden gedurende een periode van dertig jaar.

Belangrijk om weten is dat de aanlegkosten van de grote zeesluis in het aanvullend onderzoek na de verkenning geraamd zijn op 930 miljoen euro exclusief btw. De kosten voor het onderhoud worden geraamd op 75 miljoen euro exclusief btw. De som van de ramingen geldt dan ook, exclusief btw, als maximum voor de uitvoering van het project.

Ik vertel er meteen bij waarom ik “als maximum” zeg. De ramingen zijn uitgevoerd volgens een Nederlandse systematiek die, mijnheer Watteeuw, al een heel grote risicoraming in zich draagt. Het studiebureau SBE heeft een onderzoek uitgevoerd naar hoe de prijs er volgens onze ramingsystematiek zou uitzien en komt uit op 656 miljoen euro exclusief btw. Ik meen trouwens dat ik een paar maanden geleden een actuele vraag heb beantwoord waarin ik over vast of onvast zei dat er keuzes moeten worden gemaakt in het leven. De kostenverdeling voor Nederland is vast, maar wij hebben het risico genomen voor het saldo omdat we ervan overtuigd zijn dat het project uiteindelijk voor een lagere prijs gerealiseerd zal kunnen worden.

Hoe zit de kostenverdeling precies in elkaar? Nederland doet een forfaitaire inbreng van 141,9 miljoen euro. Van de Nederlandse bijdrage neemt de Zeeuwse regio ongeveer 10 miljoen euro voor zijn rekening. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. Wat de finale bijdrage van Vlaanderen aan de realisatie van dit project zal zijn, zal volgen uit de optimalisatie tijdens de planuitwerkingsfase.

Het is van belang om te onderstrepen dat Vlaanderen en Nederland elk voor de helft de financieringskosten voor de volledige planstudiefase dragen. Met andere woorden: voor het hele studieonderzoek dat nu loopt, dragen Vlaanderen en Nederland elk de helft van de kosten.

We zullen een dossier indienen om cofinanciering te krijgen vanuit Europa, niet alleen voor de bouw van de sluis, maar ook voor de planstudiefase. De maximale financiering die we kunnen krijgen voor de studiefase is 50 procent, die voor de bouw is 40 procent. Het is Vlaanderen dat het subsidiedossier zal indienen, dat hebben we afgesproken met Nederland. Ik heb deze morgen gemerkt dat de deadline 13 april is, we moeten dus heel snel zijn om ons dossier te kunnen indienen bij Europa. Het is nog niet zeker dat we 50 procent zullen krijgen, maar de kans is reëel, want het is een belangrijk project dat een heel grote maatschappelijke meerwaarde heeft. De deadline is nakend.

Mijnheer Van Malderen, u vroeg specifiek naar de btw. Er was een groot probleem omdat wij niet wilden dat het project voor ons zou worden bezwaard met btw. De reden daarvoor is vrij eenvoudig: als Nederland 141,9 miljoen euro betaalt en de btw die Vlaanderen moet betalen, is 150 miljoen euro, dan zitten we natuurlijk in een moeilijke positie.

In Nederland is men daar niet door geraakt. Men heeft er blijkbaar geen projecten waarover ze kunnen zeggen – zoals dat bij ons soms gebeurt – dat er geen btw op moet worden betaald. De btw moet bijgevolg betaald worden, elk volgens zijn aandeel, zowel door Vlaanderen als door Nederland. We hebben dat als volgt opgelost. We hebben gesteld dat het mogelijk is dat er in de toekomst aanpassingen aan het kanaal nodig zijn om de sluis maximaal te kunnen laten renderen. We maken nu nog geen keuze wat de aanpassingen precies zullen zijn. Het debat daarover is in deze commissie al gevoerd, maar er wordt vandaag nog geen keuze gemaakt. Omdat het gaat over de toegankelijkheid van de haven van Gent, zijn het in principe natuurlijk kosten die betaald moeten worden door Vlaanderen. Nederland heeft zich er nu al toe verbonden om sowieso maximaal 150 miljoen euro te betalen. Nederland zal dat bedrag betalen op het ogenblik dat de sluis in gebruik wordt genomen.

Belangrijk om weten is dat dat bedrag niets te maken heeft met de werkelijke kostprijs van de kanaalaanpassing, maar 15 procent van de werkelijke kostprijs van de sluis bedraagt. Dat stemt overeen met het vermoedelijke bedrag dat Vlaanderen aan btw zal moeten betalen.

Op die manier zijn alle belangen goed gediend. Voor Nederland is de rekening correct, want de btw wordt betaald, maar Nederland betaalt onmiddellijk na de ingebruikname de sluis. Het bedrag is maximaal 150 miljoen euro, want als het totaalbedrag voor de investering kleiner is,

wordt het 15 procent van het totale bedrag. Op die manier hebben we het probleem opgelost. Het is de reden waarom wij vanuit Vlaanderen hebben gezegd dat het voor ons goed is.

Er werd hier ook al gediscussieerd over de kanaalaanpassingen. Nederland kan ons niet dwingen om welbepaalde aanpassingen te doen. De afspraak is gemaakt dat we samen bekijken wat er nodig is en dat Vlaanderen de timing bepaalt. Wij hebben dus het roer in handen om te bekijken wanneer we dat zullen doen.

Mijnheer Van Malderen, ook belangrijk om weten is dat er vandaag afspraken bestaan over kanaalaanpassingen. Enkel datgene dat extra nodig is omdat de nieuwe sluis er is, wordt als een kanaalaanpassing ten gevolge van de nieuwe sluis beschouwd. Ik verduidelijk. Stel dat we een brug zouden bouwen. Er is sowieso een brug, maar als die brug breder moet worden door het feit dat er een nieuwe sluis is, dan gaat het om de meerkost die wordt betaald. We hebben nu afspraken over het onderhoud van het kanaal, die bestaan vandaag al, maar de meerkost die ontstaat door het feit dat een nieuwe sluis wordt geïnstalleerd, wordt beschouwd als een kanaalaanpassing die buiten de bestaande afspraken valt.

Ik zie nog een aantal mensen vragend kijken. Voor dat kanaal bestaan er vandaag onderhoudsafspraken tussen Vlaanderen en Nederland. Het is niet dat die afspraken nu plots de vuilbak in gaan, dat is belangrijk, hoor. Die blijven bestaan. Het is geen totaal nieuwe afspraak. Alle afspraken blijven gelden. Over wat er nu nodig is, moeten we nog afspraken maken voor de toekomst.

De heer Sas van Rouveroi: De kanaalaanpassingen die nu al gepland zijn, staan daar buiten, zegt u, het gaat enkel over de bijkomende. Dan is mijn vraag: welke kanaalaanpassingen zijn er op dit moment gepland, los van de nieuwe zeesluis?

Minister Hilde Crevits: Nee, er zijn vandaag afspraken over het onderhoud van het kanaal en het is niet zo dat er nu plots een totaal nieuwe verdeelsleutel zou ontstaan voor de manier waarop alles onderhouden wordt. Ik maak een vergelijking met een brug die je bouwt. Die brug wordt gewoon onderhouden, maar als er iets extra's nodig is ten gevolge van een bepaalde ingreep, is dat een kanaalaanpassing.

De heer Sas van Rouveroi: Voor de tunnel Sluiskil heeft Vlaanderen bijkomend 25 miljoen euro geïnvesteerd om die diep genoeg te leggen.

Minister Hilde Crevits: Dat is eigenlijk niet correct. Sluiskil staat er volledig buiten. Er zijn afspraken gemaakt over onder welke voorwaarden Vlaanderen zou bijdragen en die middelen zijn er, maar daarover lopen nog onderhandelingen tussen Vlaanderen en Nederland. Dat weet u. Ik probeer duidelijk te maken dat de bestaande afspraken blijven gelden en dat de surplussen vallen onder de kanaalaanpassingen, waarvoor Nederland onder andere die 150 miljoen euro betaalt, maar die wordt berekend op de totale investering.

Voor de uitvoering gaan wij ervan uit – en u zult waarschijnlijk het advies van de Inspectie van Financiën gelezen hebben en het begrotingsakkoord van minister Muyters – dat alles wordt opengelaten: een DBFM-constructie (Design Build Finance Maintain) of middelen in de begroting zelf. Dat moet nog worden uitgemaakt. Dat is ook logisch. Het zal gebeuren in de loop van de planuitwerkingsfase.

Voor de risicoverdeling benadruk ik dat het klopt dat Vlaanderen het risico neemt om het saldo te betalen. Als Europa ondersteuning zou bieden, niet enkel voor de studiekosten, maar ook voor de investering, betekent dat uiteraard dat de ondersteuning wordt verdeeld tussen de twee a rato van ieders bijdrage. Stel dat je na twee jaar tot een goede afspraak komt, dan gaat het project gewoon door. Maar er zijn ook twee uitstapmomenten. Dat was belangrijk voor beide partijen. We hebben er lang over gediscussieerd, maar omdat er nog onzekerheden zijn en om beide partijen alert te houden, zijn er twee momenten waarop om zwaarwegende redenen, dus niet zomaar, uit het project gestapt kan worden. We hebben beide gezegd dat we ervan uitgaan dat het niet zal gebeuren, maar je weet nooit hoe een project evolueert.

Met de ondertekening van het akkoord kan de planuitwerkingsfase van start gaan. De Nederlandse minister moet een planuitwerkingsbesluit nemen. Ze heeft me gemeld, op de dag van de ondertekening van het akkoord, namelijk op 19 maart 2012, dat ze het planuitwerkingsbesluit al genomen heeft en het al aan de Tweede Kamer gestuurd heeft. Dat is van belang, gelet ook op de Nederlandse actualiteit.

Volgens de Nederlandse regelgeving wordt de voorkeursbeslissing verder uitgewerkt. We moeten zoeken hoe we het project optimaal kunnen maken. Er worden vijf sporen gevolgd. Hierbij zal worden gezocht naar de meest optimale versie, de ramingen worden geactualiseerd, de ruimtelijke procedures zoals de milieueffectrapporten (MER) worden opgemaakt, de aanbesteding en het detailonderzoek naar een mogelijk pps-model (publiek-private samenwerking) worden bekeken, de procedures voor het verwerven van Europese ondersteuning worden bekeken in twee delen, de planuitwerkingsfase en de investeringsfase. Dan moet er ook nog een verdrag worden gesloten tussen Vlaanderen en Nederland.

De planuitwerkingsfase – ook van belang voor Vlaanderen – zal worden uitgevoerd door een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie. Het is een grote investering, ook qua tewerkstelling. We begeleiden dat vanuit Vlaanderen en Nederland samen. We vermoeden dat die planuitwerkingsfase twee tot drie jaar in beslag kan nemen, dat was voor mij wel verrassend. Dat verklaart de datum 2015, mijnheer Van Malderen. De onderhandelingsdelegaties zijn bijzonder enthousiast om daar degelijk werk van te maken.

De btw heb ik uitgelegd. Ik hoop u voldoende duidelijk gemaakt te hebben waarom we dat risico inderdaad nemen, mijnheer Watteeuw, en waarom het bedrag ook is vastgelegd in Nederland. Zo komen we aan 2021, mijnheer Van Malderen. Als we binnen twee, drie jaar klaar zijn, kan de aanbestedingsprocedure starten. En dan hopen we dat de eerste schepen in 2020-2021 geschut kunnen worden.

Collega's, ik ben zelf tevreden, maar u weet dat ik altijd bezorgd tevreden ben. We hebben een heel belangrijke stap gezet, maar we staan nog voor grote uitdagingen in dit dossier. Ondertussen wordt er in Antwerpen volop gebouwd, mijnheer Penris. Het geeft me ook wat vertrouwen dat we daar een aanbestedingsprijs hebben gekregen die een pak onder de geraamde prijs lag. Dat is een positieve zaak. Ik heb geen signalen dat die bouw slecht zou lopen, dus ik ga ervan uit dat het goed loopt.

In Gent kent u de stand van zaken. Wat Zeebrugge betreft, kom ik tegen de zomer sowieso met een stand van zaken van het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP) naar de Vlaamse Regering. We kunnen die dan doorsturen naar het parlement. Daar moeten nog een aantal knopen worden doorgehakt met betrekking tot het ruimtelijke aspect.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik wil u namens mijzelf en onze fractie feliciteren met het bereikte akkoord. De duiding die u hebt gegeven, heeft nog wat toegevoegd aan de nota's die we hebben ontvangen. En dus was het nuttig om deze vragen om uitleg in te dienen.

Toen we de eerste keer lazen dat er een akkoord was tussen Vlaanderen en Nederland, waarbij het Nederlandse gefixeerd werd en het Vlaamse wat variabel was, dachten we: zo gaat dat als je met Nederlanders onderhandelt. Dat was dan het Nederlandse deel van het akkoord. Als ik u nu de btw-regeling hoor uitleggen, herken ik daar een grote Vlaamse traditie in om daar creatief mee om te gaan. Het is een oplossing die een heel heikel punt heeft geregeld. Aan elke traditie zijn er goede en slechte kanten. In dezen is de creativiteit dan toch zeer nuttig aangewend.

U hebt tussen de lijnen verwezen naar de politieke toestand in Nederland. Ik ben onvoldoende thuis in de structuren en de besluitvorming in Nederland en de delegatie die een minister daar heeft. Moet dit akkoord nog geratificeerd worden in de Nederlandse Kamer? Bestaat daar nog

enig risico? U spreekt over een akkoord, maar ik lees dat het ‘planuitwerkingsbesluit’ naar de Nederlandse Tweede Kamer is gestuurd. Moet dat op de een of andere manier nog bekrachtigd worden?

Minister Hilde Crevits: Neen. Nederland had die 141,9 miljoen euro in de begroting ingeschreven. Het akkoord nu vormt de basis voor het planuitwerkingsbesluit dat de minister neemt. Dat is volgens mij het startschot voor het onderzoek en het aanstellen van een bureau. Sowieso moeten wij met dit dossier nog minstens twee keer naar de Vlaamse Regering. De studiekost kunnen wij nu vrijmaken, maar we weten ook in Vlaanderen niet hoe de politieke constellatie zal zijn als de planuitwerkingsfase is afgerond.

Doordat de minister haar besluit heeft genomen op de dag dat we het akkoord hebben gesloten, is er wat mij betreft niets dat verdere planning in de weg staat.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, de btw-regeling is inderdaad een elegante oplossing, maar de pers zat er heel snel op. U hebt maandagnamiddag een persconferentie gehouden, en er was minstens één journalist die het niet goed had begrepen, want die heeft de btw-regeling verkeerd uitgelegd in de krant. Ik was dan ook eventjes verbaasd, maar gelukkig had ik de volgende dag al uw documenten al in bezit, en dan stelde ik vast dat de journalist het verkeerd begrepen had. Dat is dan geregeld.

Volgens mij zijn er twee soorten kanaalaanpassingen. We zijn het al eens over het feit dat het alleen maar die aanpassingen zijn die het gevolg zijn van de grote zeesluis. Maar dan heb je enerzijds de kanaalaanpassingen die het gevolg zijn van de lengte en de breedte van de nieuwe schepen en anderzijds de kanaalaanpassingen aan de diepte. De diepte is elastisch, de lengte en de breedte niet. Ik ga er nu van uit – zo lees ik het althans – dat het bedrag van maximum 150 miljoen euro niet geaffecteerd is aan een van de beide. Het gaat gewoon over kanaalaanpassingen. Dat geld zullen we snel moeten inzetten, minister, om waar nodig de langere en bredere schepen die binnen zullen kunnen, overal doorheen het kanaal de juiste posities te geven. Hier en daar moet een bochtje misschien wat worden bijgeslepen.

Als we het dan hebben over de verdieping van het kanaal, praten we over een totaal ander dossier, zeker qua kostprijs. Ook de impact van de verdieping is aanzienlijk. Ik ga er even van uit, minister, dat dit akkoord een bijkomend voordeel heeft, namelijk dat we door deze elegante btw-regeling niet alleen een sluis krijgen, maar dat ook de probleempjes die er zijn in verband met lengte en breedte in één mooie beweging snel kunnen aansluiten op, of misschien zelfs voorafgaand kunnen zijn op of parallel kunnen worden uitgevoerd met, de bouw van de zeesluis.

Wat de verdieping betreft, doet u vandaag als Vlaamse Regering nog geen uitspraken over het wanneer en het hoe. Dat begrijpen we dan ook wel. Kunt u bevestigen dat we met die kanaalaanpassing parallel of heel snel erop volgend zullen werken en de verdieping dan in een latere fase samen zullen uitwerken?

Mijnheer Penris, ik richt mij even tot u, die hier de Antwerpse belangen in het oog houdt. Laat de timing ook een gemeenschappelijke zorg zijn. Ik verklaar mij nader. Het ontwikkelen en uitwerken van het Seine-Scheldeproject is in een dusdanige fase getreden dat we ook hier mogen gewagen van een point of no return: het zal er komen. De huidige timing is 2017. Daar moeten we enorm voor opletten. De aantrekkingskracht die deze goudader naar Parijs zou kunnen veroorzaken, ook voor de haven van Antwerpen, betekent bijkomende binnenvaarttrafiek op het sluizencomplex van Terneuzen. Als je vandaag al weet dat het sluizencomplex 70.000 schuttingen doet, en met zijn drie sluizen dus al boven zijn maximumcapaciteit draait – ten bewijze: de wachttijden die oplopen – moeten we die timing zeer scherp in het oog houden, minister.

Als er voor de realisatie van het Seine-Scheldeproject een jaartje bijkomt – het is 2017 maar ik maak me geen illusies – en er voor de tweede sluis ook nog een jaartje bijkomt, dan is er een periode waarin het slechtste van alle werelden tot stand komt. De goudader kan niet worden aangeboord, ook niet door Antwerpen. Daarenboven, als de trafiek vanuit de haven van Antwerpen toch wordt gegenereerd, dan bieden de binnenvaartschepen zich aan en dan is er een nog zwaardere belasting op de schutting van zeeschepen voor de zeehaven van Gent. Ik weet dat u niets onverlet laat – dat is dan ook het punt niet –, maar ik vraag u om in het oog te houden dat 2021 niet te erg verlaat wordt. Misschien moeten we met z'n allen hopen dat het Seine-Scheldeproject niet te snel gaat, omdat de time gap problematisch zou kunnen zijn.

Ik had nog een zijdelingse vraag over de financiering. Ik heb begrepen dat in de meerjarenplanning vanaf 2015 – en dat spoort goed met de inspanningen die de regering ook moet doen voor de Kallosluis – in een financiering voor een klassieke formule is voorzien. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ja dus. Als de pps uiteindelijk toch tot stand kan worden gebracht, dan gaat het om een terbeschikkingstellingsvergoeding. Die bedragen kan ik nu niet terugvinden, omdat die, net zoals voor andere pps'en, op dit ogenblik niet worden geactiveerd in de meerjarenplanning. Dat is voor mij dan helder.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik wil u nog eens bedanken voor wat u hebt gedaan voor de zeesluis.

Enkele dagen geleden had ik toevallig een gesprek met een aantal bedrijfsleiders van bedrijven in de haven van Gent. Zij kijken echt uit naar de zeesluis en ze hopen dat ze in 2021 gerealiseerd is. Hopelijk kan het, zoals de heer van Rouveroij zegt, zelfs nog ietsje sneller. Dat zou prachtig zijn.

Minister Hilde Crevits: Dan moet u zorgen dat ik minister blijf.

De heer Sas van Rouveroij: Wij zouden dat ook kunnen. Ik wil niet verwaand klinken, maar dit dossier zou ook bij ons in goede handen zijn. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

De heer Filip Watteeuw: De heer van Rouveroij is superconstructief begonnen, maar het laatste is er te veel aan. Nog eens dank voor het vele werk.

Minister Hilde Crevits: De bedragen worden in de meerjarenbegroting gepland alsof het niet via pps zou worden geregeld. Ik denk dat dat de beste manier is. Als het uiteindelijk toch een pps wordt, dan worden het beschikbaarheidsvergoedingen en gaat het over meer jaren. Nu is er dus een scenario dat budgettair het meest weegt tot we weten wat we moeten doen. Ik denk dat dat een correcte manier van werken is.

U hebt een aantal aspecten van timing gegeven. U hebt meteen ook een zeer mooie voorzet gegeven waarom het zo belangrijk is dat Europa mee ondersteunt en financiert, want het ene hangt perfect samen met het andere. Ik erken absoluut dat het nodig is om te ondertekenen. Ik heb het verslag gelezen van de gedachtewisseling rond het Seine-Scheldeproject van vorige week. Voor mij is het ook van belang dat, als er grensoverschrijdende projecten worden goedgekeurd, ze grensoverschrijdend worden uitgevoerd. In de krant De Lloyd stond een zinnetje: “Je zult niet meer verplicht zijn om grensoverschrijdend dingen uit te voeren.” Dat heeft me zeer verrast.

Als iedereen zijn afspraken nakomt, dan komt er een schitterende route, die voor Vlaanderen een enorme meerwaarde zal zijn.

Mijnheer van Rouveroij, ook in de toekomst moet u mij nog vragen kunnen stellen. Voor de kanaalaanpassingen verwijs ik naar wat we hebben afgesproken. Er zijn geen voorafnames gebeurd op wat we wanneer zullen doen. Onder punt 8 G staat: “De uitvoering van de aanpassingen op het Nederlands grondgebied vindt in gezamenlijk overleg plaats, aan de

hand van een door Vlaanderen op te stellen planning.” Niets verhindert ons om de komende weken een planning op te maken, in overleg met de beide colleges. U zult mij vandaag niet horen zeggen wat cruciaal is en wat volgende week moet gebeuren. Zodra de planning klaar is, kunnen we nagaan wat direct moet gebeuren en wat later. Ik houd me dus strikt aan het akkoord, maar uw gedachte is niet onwaardevol.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■