

# Doek over Doel<sup>1</sup>

| Bart Martens

*Het kwam als een donderslag bij heldere hemel. De beslissing van de Vlaamse regering over Doel. Zowat de slechtst denkbare beslissing die kon genomen worden.*

Doel krijgt nog wat respijt, maar dat is slechts uitsstel van executie. De strop rond het dorp wordt enkel wat langzamer aangehaald. Het lot van het polderdorp wordt immers volledig afhankelijk gemaakt van de komst van een tweede containerdok. Over de omgeving van het dorp bestaat minder onduidelijkheid. De tot Europees vogelrichtlijngebied<sup>2</sup> uitgeroepen polders rond het dorp, moeten wijken voor de uitbreiding van de haven. Het megalomaan Strategisch Plan Waaslandhaven<sup>3</sup> van de vorige Vlaamse regering en de ruimtelijke vertaling daarvan in de gewestplannen wordt door de nieuwe paars-groene coalitie gewoon verder gezet. Dorp en omgeving moeten zich schikken naar de haven, terwijl juist het omgekeerde had moeten gebeuren.<sup>4</sup>

De reactie bij de milieubeweging was er één van verontwaardiging en ongeloof. Immers: op basis van de resultaten van de in het regeerakkoord aangekondigde leefbaarheidsstudie, kon een heel ander scenario worden verwacht. In tegenstelling met wat de vorige Vlaamse regering had laten geloven, wees die studie immers uit dat de leefbaarheid van Doel niet zou worden aangetast door de aanleg van het Deurganckdok. In een "inbreidingsscenario" waarbij de polders rondom het dorp open blijven en de haven zich binnen zijn huidige grenzen ontwikkelt, was zelfs een ruime meerderheid van de dorpsbewoners bereid te blijven.

## Carte Blanche voor havenbedrijf

Wie dacht dat daarmee de zaak gered was en de haven zich wel zou schikken binnen de randvoorwaarden die de leefbaarheid van het dorp zouden garanderen, had het duidelijk mis. Het

regeerakkoord stelde immers ook dat de "principes van het Strategisch Plan Waaslandhaven" gerespecteerd moesten worden. De optie voor de bouw van een tweede containerdok was een van de principes van het megalomane uitbreidingsplan. Voor de politieke waterdragers van de haven binnen VLD en SP was dat voldoende om het lot van Doel afhankelijk te stellen van de wens van de haven voor zo'n tweede containerdok. Het havenbedrijf krijgt daarmee volledig "carte blanche". Zij moet enkel nog aantonen dat het tweede dok "noodzakelijk" is. Gezien de quasi onbestaande "weerbaarheid" van onze beleidsverantwoordelijken tegen de dictaten van het havenbedrijf, moet dat voor de havenbaronnen een makkie worden. Alle hindernissen voor zo'n tweede dok worden ondertussen uit de weg geruimd. Doeldorp moet tegen 2004 volledig onteigend zijn. Zij die met het zwaard van Damocles van het tweede dok boven hun hoofd toch willen blijven, kunnen in afwachting in het "huurdorp" blijven verder leven.

## Vluchtweg

Elke groei die zich aandient moet blijkbaar "geacommodeerd" worden, zelfs als daarvoor een dorp moet worden ontruimd, unieke en onvervangbare natuurwaarden<sup>5</sup> op de schop moeten worden genomen of elders (in Zeebrugge) haveninfrastructuur er volkomen verweesd komt bij te liggen.<sup>6</sup> Maar zelfs als men het primaat van de economie boven alle andere waarden zou aanvaarden, dan nog had het zo'n vaart niet moeten lopen. Voor het geval het zou mislopen en de verdere uitbreiding van het havengebied zou worden gestuit, had het havenbedrijf immers een vluchtweg klaar. Sinds een half jaar is het havenbedrijf

bezig met het onderzoek naar het doortrekken van het Deurganckdok tot het ongebruikte Verrebroekdok. Aldus kan een tweede containerdok gerealiseerd worden in het huidige reeds opgespoten havengebied en kunnen zonder Doel of omgeving te raken, de principes van het Strategisch Plan op dit punt toch gerespecteerd blijven. Dat van deze inbreidingsmogelijkheden geen gebruik wordt gemaakt om de harde grens van het Strategisch Plan naar binnen toe te verschuiven en het dorp met omgeving definitief te redden is onbegrijpelijk.<sup>7</sup>

### Partijen likken wonden

Vooral Agalev heeft na de beslissing van de Vlaamse regering de bonen mogen vreten. De groene partij had zich namelijk als geen andere in het dossier geprofileerd. Met de in het regeerakkoord aangekondigde leefbaarheidsstudie dacht Agalev "een voet tussen de deur" te hebben. Dat die deur uiteindelijk zo pijnlijk hard op het partijgezicht zou dichtklappen, was makkelijk te voorspellen. Een week voor de beslissing kondigde Jos Stassen nog aan dat Agalev zich hoe dan ook niet bij een "sterfhuisconstructie" of een "Lillo-scenario" zou neerleggen. In het akkoord dat uiteindelijk uit de bus kwam, werd het een combinatie van beide: Doel wordt een enclave in een uitgestrekt industriegebied, terwijl niemand weet hoelang het als enclave kan blijven bestaan. Maar natuurlijk gaan ook de andere partijen niet vrijuit.

Ook de Volksunie ging voluit voor het behoud van het dorp. Regionaal partijboegbeeld Nelly Maes wist het partijbestuur voor het behoud van dorp en polders te overtuigen. De VU-ministers hebben er zich wel weinig aan gelegen gelaten. Binnen de regering speelden ze volkomen cavalier seul en lieten ze zich het hele doemscenario mee op de mouw spelden. En de VLD dan? Deze "partij van de burger" heeft samen met de SP mee het Strategisch Plan Waaslandhaven doorgedrukt, alsook de ruimtelijke vertaling ervan in de gewestplannen. Het Strategisch Plan heeft niet alleen geen enkel juridisch statuut, het is ook nooit aan een openbaar onderzoek of aan een

inspraakronde onderworpen. Het plan is een gesloten-kamertjes-consensus tussen haven en industrie.<sup>8</sup> Dat volgens de auditeur van de Raad van State de eerste wijziging van gewestplan (waarbij het Deurganckdok wordt ingekleurd en Doel de bestemming van industriegebied krijgt) met haken en ogen aan elkaar zit, weerhoudt de regering er niet van om nu al haar fiat te geven voor het doordrukken van het Strategisch Plan in een tweede gewestplanwijziging. Dat de resultaten van het openbaar onderzoek rond de tweede gewestplanwijziging nog niet rond zijn, is blijkbaar ook van ondergeschikt belang. Als toonbeeld van inspraak en betrokkenheid van de burger bij de besluitvorming kan dat tellen.

### Stevaertdok

Tenslotte is ook de SP in het Doel-dossier zwaar uit de bocht gegaan. In haar Toekomstcontract legt de SP wel ronkende verklaringen af over verdergaande CO<sub>2</sub>-reductie en het dematerialiseren van de economie. Daarbij wordt zelfs lippendienst bewezen aan concepten als "factor 4" en "factor 10" (4 resp. 10 maal efficiënter omspringen met energie en grondstoffen). In de praktijk steunt zij een evolutie die daar omgekeerd evenredig aan is en juist de ongebreidelde expansie van transport- en energie-intensieve sectoren binnen onze economie verder stimuleert. Dat maakt haar ecologische aspiraties ongelooftwaardig. Met recht en reden kan het tweede containerdok waarvoor Doel straks moet wijken beter het "Stevaertdok" in plaats van het "Sacftingedok" worden genoemd.

### Doel overgeromantiseerd?

Sommige politici en waarnemers trachten nu de houding van de regeringspartijen te vergoelijken door het Doel-dossier af te doen als een lokaal dossier. De strijd om een overgeromantiseerd polderdorpje dat toch al reeds volledig in de tang zat van de oprukkende haven en industrie. Het dorp zou eindelijk maar eens plaats moeten ruimen voor het onvermijdelijke. Elk weemoedig "terug naar Oosterdonk" gevoelens daarbij is een funda-

---

*Sommige politici en waarnemers*

*trachten nu de houding van de*

*regeringspartijen te vergoelijken door het*

*Doel-dossier af te doen als een lokaal*

*dossier.*

mentele negatie van de moderniteit waarin we vandaag leven.

Welnu, het dossier Doel is geen lokaal dossier. Doel moet plaatsruimen voor de uitbreiding van een haven die nu reeds – na Houston – de grootste concentratie kent aan chemische bedrijven ter wereld! In het zeehavengebied Antwerpen wordt vandaag reeds een kleine 20% van de totale NO<sub>x</sub>-uitstoot geëmitteerd die vanaf 2010 volgens een nieuwe Europese ontwerprijtlijn in gans België nog mag vrijkomen. Voor SO<sub>2</sub> bedraagt de huidige uitstoot in het havengebied zelfs 65% van de toekomstige toegelaten Belgische uitstoot. Voor de uitstoot van vluchtige organische stoffen is dat 33%. Dit om nog maar te zwijgen van de enorme uitstoot van broeikasgassen en de duizenden tonnen kankerverwekkende stoffen die jaarlijks de lucht worden ingeblazen.<sup>9</sup>

Als de overheid er vandaag voor kiest om honderden hectare door de Europese Vogelrichtlijn beschermde polders op te offeren voor de verdere uitbreiding van de havenindustrie, dan brengt dat de realisatie van de internationale milieudoelstellingen ernstig in het gedrang. Daardoor zullen in andere sectoren van onze economie aanvullende en veel duurder maatregelen getroffen moeten worden om de stimulering en ongebreidelde expansie van de havenindustrie en transportsector te compenseren. Tegen deze extra kosten wegen de directe economische baten van een verdere havenuitbreiding niet op.

### **Infrastructuurterreur**

Bovendien is de beslissing rond Doel de voorbode van heel wat nieuwe infrastructuurterreur. Het havenbedrijf zal kosten nog moeite sparen om aan te tonen dat voor het aanzuigen van meer dan 10 miljoen containers per jaar, de aan- en afvoerwegen aangepast moeten worden. Alleen al de aanleg van het Deurganckdok, doet de verkeersdrukke in de Kennedytunnel met zo'n 5 à 6 % toenemen en het aantal file-uren nog met veel meer. Een derde uitdieping van de Westerschelde, een sluiting van de kleine ring rond Antwerpen, een verbinding E17-Liefkenshoek, een tweede goedereenspooortsluiting voor de haven op rechteroever, ... het past allemaal in het kraam van hen die van onze regio de grootste poort naar het Europees continent willen maken en ons doen verworpen tot de koelies van gans Europa.<sup>10</sup> Nu binnen de Vlaamse regering het soortelijk gewicht is gekend van die partijen die menen het ecologi-

sche gedachtegoed aan te hangen, belooft dat niet veel goeds.

### **Gemeenteraadsverkiezingen?**

Agalev heeft met de beslissing van de Vlaamse regering rond Doel onmiskenbaar een aantal ecologische basisprincipes prijsgegeven. Door het uiteindelijk lot van het polderdorp met zijn omgeving simpelweg te laten afhangen van de mede door het havenbedrijf aan te tonen economische noodzaak van een tweede dok, wordt aan economische doelstellingen voorrang gegeven op ecologische randvoorwaarden. Dat met een verdere uitbreiding van de haven inderdaad ecologische grenzen worden overschreden, blijkt uit het ontoelaatbaar beslag dat de haven nu reeds legt op de schaarse milieugebruiksruimte. Enerzijds worden de noodzakelijke (en zelf internationaal aan ons land opgelegde) reducties van broeikasgassen en ozonvormende en verzurende stoffen door een verdere groei van de meest energie- en transportintensieve activiteiten onbereikbaar. Anderzijds gaat met het opnieuw op de schop nemen van honderden hectare Europees vogelrichtlijngebied (aansluitend op het Land Van Saefinge), een ecologisch waardevol en quasi onvervangbaar deel van de Europees natuurnetwerk voor de bijl. Met haar houding sluit Agalev zich aan bij het principe van de zogenaamde “zwakke duurzaamheid”. Dit gaat uit van een zeker technologisch optimisme bij het bestrijden van toekomstige ecologische effecten, de “omkeerbaarheid” en “compenseerbaarheid” van ecologische schade en het invoeren van slechts die milieumaatregelen die geen schade toebrengen aan de economie (een zogenaamde ‘no-regret’-strategie). Dit duurzaamheidsconcept staat ver af van de zogenaamde “sterke duurzaamheid” die door het merendeel van de milieubeweging wordt aangehangen. Sterke duurzaamheid gaat uit van de onomkeerbaarheid en onvervangbaarheid van heel wat milieugoederen. Voorbij bepaalde grenzen (die de milieugebruiksruimte afbakenen) treedt onherstelbare schade op. De economie moet zich binnen deze beperkte milieugebruiksruimte ontwikkelen. Bovendien heeft in dit concept iedereen een gelijk “beslagrecht” op de schaarse milieugebruiksruimte.

De politieke gevolgen voor Agalev zijn moeilijk in te schatten, maar lijken toch eerder beperkt. De partij kent immers geen concurrent die haar aan groene zijde voorbijsteekt, zodat er zelfs voor de “fundi's” geen alternatief is. Bovendien kan de

“pragmatische houding” van de partij nieuwe kiezers uit de middenklasse – waar de partij zich sowieso meer op richt – overhalen om toch voor groen te stemmen. Die kiezers hebben door de beperkte daadkracht van de groene partij in de coalitie nog niet te klagen gehad van een “groen schrikbewind” (ecotaks, aan banden leggen auto-verkeer, ...).

Vermoedelijk zal de partij in Doel zelf zware klappen krijgen, maar globaal binnen Beveren er toch op vooruit gaan. Voor de andere Beverse deelgemeenten heeft Agalev in de zogenaamde tweede gewestplanwijziging voor de Waaslandhavens verschillende succesjes kunnen boeken: in tegenstelling tot het door de Beverse absolute CVP-meerderheid gesteunde ontwerp-gewestplan van de vorige Vlaamse regering behouden de deelgemeenten Kieldrecht, Verrebroek en Kallo een grotere afstand tot de haven en worden ze zelfs door nieuw natuurgebied geflankeerd. Ook de verdere uitbreiding van de haven wordt moeilijker gemaakt. Mogelijk kan het VLAS-kartel (Volksunie, Liberalen en Agalev Samen) dat zich bij de volgende gemeenteraadvierkiezingen als alternatief voor de absolute CVP-meerderheid aandient, daar garen uit spinnen. De kleurloze CVP zal hoe dan ook in Beveren zware klappen krijgen (op 13 juni kon de CVP in Beveren door de Doel-perikelen nog slechts een goede 20% van de kiezers achter zich scharen, wat meer dan een halvering van haar aanhang betekende).

Naast het gebrek aan beginselvastheid valt vooral ook de strategische onbekwaamheid van Agalev en VU op. Deze partijen wilden zelf een snelle beslissing rond Doel “forceren” om de leefbaarheid van Doel niet verder door de politieke besluiteloosheid te laten eroderen. Op die wijze plaatsten Agalev en VU zich in een zwakke onderhandelingspositie (ze moesten ervoor zorgen dat men er hoe dan ook uitgeraakte, terwijl de havenpartijen onder geen enkele tijdsdruk stonden aangezien de werken gewoon konden verder gaan). Nochtans had de week voor de beslissing van de Vlaamse regering de auditeur van de Raad van State geadviseerd de bouwvergunning voor het dok te schorsen. Als men had gewacht op de bevestiging van dit advies in het arrest van de Raad van State – dat enkele weken later viel en zoals verwacht het advies van de auditeur volgde – hadden juist de havenpartijen onder tijdsdruk gestaan en had men veel meer uit

de brand kunnen slepen. Vooral de “inschikkelijkheid” van de niet door enige dossierkennis gehinderde Mieke Vogels in dit dossier wijst in de ogen van velen op een belangrijke politieke immaturiteit. Met het herleiden van de kortstondige partijcrisis tot een louter probleem van “communicatie” geeft Vogels bovendien de indruk de eigen houding te willen vergoelijken en toont ze alleszins weinig begrip voor de gecreëerde menselijke en ecologische schade.

Natuurorganisaties klagen juist steen en been over de gebrekkige aandacht van Agalev voor de realisatie van het Vlaams Ecologisch Netwerk (de nieuwe “Groene Hoofdstructuur”) dat conform het Natuurbehoudsdecreet snel moet worden gerealiseerd. Nogal wat natuurverenigingen – en niet van de minste – vinden bijvoorbeeld de SP meer “natuurminded” dan Agalev. Wat de regeerbaarheid betreft, moet zeker worden vastgesteld dat Agalev in tegenstelling tot de andere coalitiepartijen – althans in het openbaar – van weinig punten een “breekpunt” lijkt te maken. De partij volgt eerder de weg van de “stille diplomatie” en lijdt voor wat de eigen bevoegdheidsdomeinen betreft aan een zekere koudwaterrees.

Het gedwongen huwelijk tussen de verschillende coalitiepartijen in Antwerpen zal vermoedelijk ook de volgende legislatuur wel standhouden. In het bestuursakkoord van de vorige Antwerpse coalitie, ging Agalev ook akkoord met de verdieping van de Westerschelde, hoewel zij daar op Vlaams niveau oppositie tegen voerde. Nieuwe conflictstof is voornamelijk op de linkeroever gesitueerd – in het Waasland dus. Uitbreidingen van de haven- of transportinfrastructuur op rechteroever staan amper op stapel. Rond de sluiting van de kleine ring heeft Agalev binnen de huidige Vlaamse regering al de belangrijkste toegevingen moeten doen. Bovendien creëert de omvorming van het Havenbedrijf Antwerpen van een gemeentelijke dienst tot een autonoom gemeentelijke bedrijf een comfortabele afstand.

### **Noten**

1. Dit is een uitgebreide versie van een artikel dat eerder in *Milieuroma*, het tijdschrift van de Bond Beter Leefmilieu, (jaargang 20, nr 3, juni 2000, p. 30-31) verschenen is.

2. De Europese vogelrichtlijn verplicht de verschillende lidstaten bepaalde leefgebieden (voor het broeden, foerageren of overwinteren) van bedreigde vogelsoorten op basis van eenduidige, louter wetenschappelijke, ornithologische criteria aan te duiden als zogenaamde "vogelrichtlijngebieden". De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen om deze gebieden in stand te houden. Samen met de habitatrichtlijngebieden – gebieden voor de bescherming van bedreigde dier- en plantsoorten die overeenkomstig de Europese habitatrichtlijn worden aangeduid – vormen de vogelrichtlijngebieden het zogenaamd 'Natura 2000'-netwerk, een grensoverschrijdend Europees natuurnetwerk. Plannen of projecten die dit netwerk kunnen schaden, moeten eerste onderworpen worden aan een passende effectenbeoordeling. Blijken de effecten op de speciale beschermingszones negatief, dan kan een project of plan enkel doorgezet worden indien alternatieven (die niet leiden tot aantasting van het 'Natura 2000'-netwerk) ontbreken, indien er grote maatschappelijke belangen mee gemoeid zijn (waarbij niet elk economisch belang kan gezien worden als een groot maatschappelijk belang) en indien de natuurschade hersteld of gecompenseerd wordt. De Europese vogel- en habitatrichtlijn voorziet m.a.w. in een soort "neen-tenzij"-afwegingsprocedure ten aanzien van projecten die een aantasting van de vogel- en habitatrichtlijngebieden kunnen inhouden.
3. Het Strategisch Plan Waaslandhaven is megalomaan omdat bijvoorbeeld de groei prognoses die voor havenindustrie worden aangehouden, erop neerkomen dat zowat de helft tot de volledige groei van havenindustrie binnen Europa zich in het Waasland zou gaan realiseren (ter vergelijking: momenteel bedraagt het aandeel van België in de Europese chemie zo'n 8%). Megalomaan omdat voorbij gegaan wordt aan mogelijkheden tot een betere ruimtebenutting van het reeds opgespoten havengebied door haveninbreiding en -opbreiding (hoger stapelen van containers bv.). Megalomaan omdat uitgegaan wordt van een groei in het marktaandeel, terwijl hier meer dan elders de milieugebruiksruimte wordt overschreden. Megalomaan omdat men trafiek van andere havenregio's wil inpikken en Vlaanderen wil herleiden tot de "poort" naar gans Europa voor de intercontinentale aanvoer van goederen, terwijl door een betere spreiding van het goederenpakket tussen de verschillende havenrangas (goederen afzetten bij natuurlijk achterland) een zelfde handelsvolume met een veel kleinere kilometerage kan worden gerealiseerd. Megalomaan omdat uitgegaan wordt van een verkeerd begrepen 'multiplier'-effect (haveninvesteringen die leiden tot voorwaartse en achterwaartse investeringen bij afnemers en toeleveranciers) dat de haven ziet als motor voor een verdere economische ontwikkeling, terwijl het eerder een afgeleide is van economische ontwikkeling (cf. de Nederlandse prof. Polls die in een studie voor de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid brandhout maakt van het vermeend strategisch economisch belang van mainportontwikkelingen. Polls daarover: "Mainports de motor van onze economie? Het zijn de wielen aan de wagen. Je hebt ze nodig, maar van grotere wielen gaat de kar niet harder").
4. Een aantal gebieden (vnl. binnen het Europees 'Natura 2000'-netwerk) zijn quasi onvervangbaar gezien het uniek samenspel van biotische en abiotische factoren: natuur maak je niet waar je wil. De havenuitbreiding op linkeroever bedreigt juist een aantal Europees beschermde natuurwaarden. Sommige omgevingsfactoren stellen dus "harde grenzen". Bovendien kan aan de laatste poldergebieden en polderdorpen ook een enorme cultuur-historische waarde worden toegedicht en speelt ook een ethisch aspect. Het nationaal en bovennationaal belang daarentegen, moet sterk gerelativeerd worden (zie hoger). Er is sprake van belangrijke opportuniteitskosten: de schaarse middelen die in verdere havenuitbouw worden geïnvesteerd, kunnen niet meer geïnvesteerd worden in projecten met een grotere maatschappelijke meerwaarde (leefbaarheid van steden, kringlooeconomie, kennis-economie, ...). Bovendien zorgt de investering in transport- en energie-intensieve sectoren ervoor dat – om internationale milieudoelstellingen te halen – in andere sectoren van de economie dikwijls veel duurdere maatregelen moeten worden genomen om de extra milieuitstoot te kunnen compenseren.
5. Dit zijn o.a. gebieden aangeduid als Europees vogel- of habitatrichtlijngebied: slikken en schorren in het laatste estuarium in Noord-West Europa met een volledige zout-zoet en getijdige gradiënt en liggend op de trans-Atlantische trekroute voor heel wat vogelsoorten. Een gebied als "de Putten" met een zeldzaam microreliëf t.g.v. vroegere veenontginning en met een brakke kwel die het tot een soort zilt poldergrasland maakt (internationaal beschermde habitat), ...
6. Dit blijkt uit het feit dat de eerste containerterminal aan het dok in concessie is gegeven aan de joint-venture Hessenatie – MSC. MSC is nu de grootste klant van Hessenatie op het Delwaidedok achter de sluisen op de rechteroever. Alle trafiek van MSC naar RO zal echter naar LO worden overgeheveld. Op die manier zorgt de eerste terminal in het nieuwe containerdok niet voor extra trafiek naar Antwerpen, maar voor een verschuiving van RO (achter de sluisen) naar LO (voor de sluisen). De tweede

- terminal wordt een terminal voor het opvangen van de trafieken van het consortium CP waarvan dochter Cast nu de enige rederij is die aanloopt op de sterk onderbezette Flanders Container Terminal in Zeebrugge. Cast verhuist zijn trafieken mee van Zeebrugge naar Antwerpen.
7. Het havenbedrijf argumenteert tegen een inbreidings-scenario dat verdere opties op uitbreiding nooit mogen tegengehouden worden. Een veel betere ruimtebenutting leidt tot extra investeringen die in een hypercompetitief klimaat niet genomen kunnen worden.
  8. Bedrijven die goed varen bij de huidige regeringsbeslissingen zijn de klassieke Antwerpse goederenbehandelaars (vnl. Hessenatie) en een aantal rederijen die (grotendeels door de overheid gesubsidieerde) nieuwe terminalcapaciteit krijgen aangeboden.
  9. NOx en VOS geeft onder zonlicht ozon. Vlaanderen zit in de hot-spot van de ozonbloomstelling. Uit een koste-baten-analyse gemaakt in opdracht van de Europese Commissie blijkt dat de kosten van een drastische reductie van NOx en VOS lager liggen dan de baten van zo'n reductie (op vlak van volksgezondheid, minder aantasting van gebouwen,...). De schade aangebracht door ozonverontreiniging is zeer groot.
  10. Klassieke haveninfrastructuur wordt voor 60% gesubsidieerd door het Vlaams gewest. Kosten aan maritieme toegangswegen worden voor 100% door het Vlaams gewest betoelaagd. Op die manier kan bv. de Westerschelde voor het Havenbedrijf Antwerpen nooit diep genoeg zijn. De belastingbetaler draait op voor alle lasten (verdiepingskosten plus extra kosten van onderhoudsbaggerwerk), terwijl alle lusten (tijdwinst) voor rekening van rederijen en goederenbehandelaars zijn. De huidige verdieping van de Westerschelde werd geraamd op zo'n 10 miljard BEF, met een extra stijging van de jaarlijkse onderhoudsbaggerkost met zo'n 1 miljard BEF. De kosten voor de aanlegbaggerwerken swingen ondertussen de pan uit. Een gezamenlijke studie van het Belgisch Rekenhof en de Nederlandse rekenkamer kwam tot de conclusie dat het nut en de noodzaak van de verdieping nooit degelijk werden aangetoond en dat de ecologische gevolgen op voorhand onvoldoende werden onderzocht [quod erat demonstrandum].

## a a n k o n d i g i n g

In samenwerking Met IMAVO organiseert de Volkshogeschool Brugge de cursus:

### “GRENZEN AAN DE ECONOMIE - Een kritische inleiding”

De economie stoot op grenzen, niet alleen intern in haar eigen functioneren, maar ook extern binnen het natuurlijk leefmilieu en het menselijke samenleven. Of moet het economisch handelen toch volstrekt vrij zijn, en vloeien economische moeilijkheden juist voort uit de beperkingen die eraan worden opgelegd? Moeten de mensen in hun economisch handelen geen rekening houden met de natuurlijke grenzen van het menselijk bestaan? Kunnen de mensen wel de economie beheersen?

Deze principiële vragen worden behandeld in een kritische inleiding tot de economie, waarvoor 3 sprekers zijn uitgenodigd: - **Paul Verbraeken** heeft het over de beurs en de financiële speculatie: hoe werkt het beurssysteem, wat zijn de gevaren, wat zijn voor- en nadelen van ideeën als de Tobin-taks en de vermogensbelasting. Onder welke voorwaarden kan dat werken? - **Bert De Wel** vraagt zich af of economie en ecologie wel kunnen samengaan. Kunnen marktconforme maatregelen wel iets wezenlijks bijdragen aan een ecologische ontwikkeling van de economie? - **Guy Quintelier** gaat de verhouding tussen economie en politiek na. Kan de politiek wel grenzen trekken voor het economische handelen? Is er wel een politieke democratie mogelijk zonder economische democratie? Zijn grensverleggende utopieën economisch realiseerbaar en politiek wenselijk?

**Lesgevers:** Paul Verbraeken, Bart De Wel, Guy Quintelier

**Data:** 6, 13 en 20 november 2000 vanaf 19u30.

**Plaats:** De Volkshogeschool, Baliestraat 58, 8000 Brugge

**Inschrijvingen:** Het is nodig zich eerst telefonisch in te schrijven op het nr. 050/33.01.12