

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

12 juni 1997

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en de gevolgen voor de toekomst van de dorpsgemeenschap van Doel  
Met redenen omklede motie

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Donderdag 12 juni 1997

### VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.05 uur.*

**Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en de gevolgen voor de toekomst van de dorpsgemeenschap van Doel**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Stassen tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en de gevolgen voor de toekomst van de dorpsgemeenschap van Doel.

De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wilde zowel een interpellatie richten tot minister Baldewijns als tot minister-president Van den Brande omwille van, ten eerste het vrij ingrijpende, dure en de zittingsperiode van twee tot drieparlementen-en-regeringen-overstijgende perspectief van wat er vandaag voorligt. Ten tweede wens te ik vooral minister-president Van den Brande te interpellieren omwille van het engagement dat hij vorig jaar is aangegaan ten aanzien van de dorpsgemeenschap van Doel. Ik neem akte van zijn afwezigheid en van het feit dat u, minister Baldewijns, zult antwoorden in naam van de Vlaamse regering.

Als men in het Waasland met de Doelenaars of met de Wase beleidsmakers spreekt over de ontwikkeling van de linkeroeverhaven en het geval Doel, vertelt iedereen gegarandeerd de geschiedenis over de heer Eyskens in 1978. Bijna 20 jaar geleden werden er zeer belangrijke beslissingen genomen inzake de ontwikkeling van de linkeroeverhaven : het opspuiten van hectaren vruchtbare poldergrond, het aanleggen van grote industrieterreinen en het bouwen van haveninfrastructuur zoals sluizen en dokken. Ook werd de toekomst van Doel zeer sterk in vraag gesteld. De toenmalige staatssecretaris van Streekontwikkeling, de heer Marc Eyskens, kwam zich in het Waasland vergewissen van de situatie, de voorstellen, de concrete plannen en de problemen. Om een goed beeld te krijgen, maakte hij een helicoptertrip. Vanuit dit vogelperspectief was de beslissing snel genomen. Men zei dat Doel prachtig was en alle plannen om het dorp onder te spuiten werden in de prullenmand gegooid. Met deze anekdote wil ik aantonen dat de huidige situatie voor de Doelenaars niet nieuw is. 20 jaar later herhaalt dit pijnlijke verhaal zich.

Toevallig bereidt de BRTN – of moet ik zeggen de VRT – een fictieserie voor, namelijk Pietje de Leugenaar, over de teloorgang van de polderdorpen rond Antwerpen. De geschiedenis die de reeks zal vertellen, dreigt een pijnlijke realiteit te worden voor de mensen in de omgeving wanneer de serie op de buis komt.

Met deze korte inleiding wil ik aangeven in welke context en in welke perceptie het in deze interpellatie aangekaarte probleem zich situeert. Ik schets evenwel nog kort de problematiek. De containermarkt is een groeimarkt, ook voor de Antwerpse haven. Volgens studies, onderzoekers en plannemakers dient de Antwerpse haven er op korte termijn een derde containerterminal bij te krijgen. De Startnota Containerkaai/dok West van de Administratie Waterwegen en Zeewezen van het Vlaams

## Stassen

Gewest en het havenbedrijf van de stad Antwerpen heeft een concreet voorstel ingediend dat onder-tussen de A7-variant wordt genoemd.

Een hele reeks studies gingen eraan vooraf : de kosten-batenanalyse, de economische impactstudie, nautisch en hydraulisch onderzoek, grondmecha-nisch onderzoek, verkeersstudie, MER, leefbaar-hed van de woonkern Doel, ecologische studie, het opmaken van plannen voor bestemmingswijzigin-gen van het gewestplan. Als laatste punt heeft de Vlaamse havencommissie binnen de SERV enkele dagen geleden een eensgezind positief advies voor de bouw van een containerterminal uitgebracht.

Het voorgaande handelt dus over het formele beslissingsproces. Ook buiten dit beslissingscircuit gebeurden er enkele zaken. De Doelenaars hebben in de zomer van 1995 de storm zien aankomen. Elk jaar in augustus is er in Doel de traditionele Schel-dewijding. Toen begonnen enkele mensen zich vra-gen te stellen over de toekomst van het dorp, dat ongeveer 900 inwoners telt. Deze groep heeft de gemeente Beveren tot enkel zware engagements gedwongen. Ik verwijs hier naar krantenartikels waarin de burgemeester van Beveren de leefbaar-hed van Doel garandeerde. Ze zijn er ook in geslaagd om door de gemeente een studie te laten maken door professor Allaert inzake de ruimtelij-ke leefbaarheid. Hij vertrok van acht leefbaar-hedsprincipes op basis waarvan hij concrete maat-regelen voorstelde.

Ook de minister-president kreeg men op bezoek. Minister-president Van de Brande sloot toen even-eens enkele verbintenissen af en dat is dan ook de reden waarom ik hem graag vandaag hier aanwezig had gezien.

De Maatschappij voor het Grond- en Industrialise-ringsbeleid van het Linkerscheldeoevergebied heeft ook een studie laten maken door de Econo-mic and Strategic Evaluation Group. Deze groep heeft twee zaken onderzocht : enerzijds de raming van de economische betekenis van het havenuit-bredingsgebied en anderzijds de evaluatie van de effecten van de ontwikkeling op de leefbaarheid van Doel. Het voordeel van die studie is dat men verder kijkt dan de terminal. Men neemt ook de tweede maritieme toegang naar de sluis en naar de verdere ontwikkeling die gepland is, in overweging.

Last but not least, probeert de gemeente Beveren een standpunt te ontwikkelen over wat men aan de minister zal zeggen wanneer deze eind deze maand

op bezoek komt. Het is erg te moeten vaststellen dat twee jaar na het aanklaarten van het probleem, er nog niet eens een standpunt voorligt over de verdere ontwikkeling van het havengebied en de gevolgen ervan op het eigen grondgebied.

Alle voorbereidende stappen zijn gezet en het uit-gebreide dossier ligt bij de Vlaamse regering. Wat zeer opvalt in de ontwikkeling van dit dossier, is dat er binnen de partijen geen eensgezind stand-punt is. Agalev, linker- en rechteroever en het Waasland zijn sinds september 1995 met dit dossier bezig. In mei 1996 zijn we met een duidelijk stand-punt naar voren gekomen. Het is niet aan mij het proces te maken van de andere partijen inzake het nemen van beslissingen. Ik stel enkel vast – en u kunt me later tegenspreken – dat de CVP van Beveren nog intern moet onderhandelen, twee jaar nadat de zaak aan het rollen is gegaan.

Een ander voorbeeld is het Vlaams Blok. Op de linkeroever en in Beveren stelt men de container-terminal sterk ter discussie. Op de rechteroever daarentegen staat men helemaal achter dit project. Bij de VU kan men zich de vraag stellen of men in Beveren hetzelfde zegt als schepen Schiltz van Antwerpen. Dat is toch iemand die de haven geen strobreed in de weg legt.

Wordt het standpunt van de VLD en de CVP, die reeds in een vrij vroeg stadium Doel als dorp heb-ben opgegeven, volledig gedragen door de diverse geledingen van hun partij ?

Het standpunt van Agalev kan men kort samenvat-ten en ik citeer : binnen het opgespoten en door de lijn De Bondt begrensde gebied – een door senator De Bondt vastgestelde begrenzing – kan de linker-oeverhaven zich ontwikkelen met een container-terminal en een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven op voorwaarde dat de leefbaarheid van de dorpen en concreet van Doel gegarandeerd blijft. Einde citaat.

Dat hebben we in alle persteksten en standpunten altijd naar voren geschoven. Ik wil het dramatische van de situatie even in beschouwing nemen voor de mensen die deze niet van nabij kennen. Ener-zijds is er de huidige situatie van de Waaslandha-ven en anderzijds zijn er de expansieplannen die nu op tafel liggen en waarvan de containerterminal het eerst komt. In de plannen ziet men het Verre-broekdok dat nu in de bouwfase zit voor stukgoed. We zullen zien of het ooit integraal zal worden gebouwd, maar het zal sowieso zware gevolgen hebben qua trafiek, voornamelijk dan wat vracht-wagenverkeer betreft.

## Stassen

Vandaag ligt het plan voor de containerkaai ter tafel, met alles wat daaraan vastzit : de sluis, een tweede maritieme toegang en nieuwe petrochemische industrie boven Doel waarvan op lange termijn wordt gesproken. Deze expansie vereist nog allerlei ontsluitingsmaatregelen teneinde de mobiliteit te garanderen. Ik denk aan een wachtdok voor lichters, wat op zichzelf niet onmiddellijk een groot probleem vormt, en vooral aan een bijkomende goederenspoorontsluiting naar de linker- en rechteroever, als men de vandaag geplande grote werken zal uitvoeren. Op langere termijn denk ik aan het sluiten van de Antwerpse Ring via een schakeltunnel. Als klap op de vuurpijl ziet men nog in een zuidwestelijke uithoek van Linkeroever een multimodale transportzone. Dat zijn de globale expansieplannen die op dit ogenblik voorliggen. Hiervan is men het Verrebroekdok al aan het bouwen en de containerkaai zal de volgende stap zijn. Dat is de toekomst.

In de huidige Waaslandhaven heeft vooral het Vrasenedok, met stukgoed en autoschepen, effecten op de leefbaarheid van het dorp Verrebroek. Het kamp met ontstellende problemen van vrachtwagens die door de dorpskern razen. Er is op Linkeroever een zeer grote petrochemische industrie, een zeer duidelijk Seveso-gebied. Bovendien hebben ook de aanmaak, de overslag en het vervoer van eindproducten hun weerslag. De gevolgen hiervan hebben we twee keer kunnen ondervinden in het recente verleden : de brand bij de Katoennatie in september 1996, en nog niet zo lang geleden de brand bij Talke, telkens op het randje van de noemer behoorlijke drama's.

Verder zijn er nog een aantal grote nutsbedrijven gevestigd. Het meest typische voorbeeld is de kerncentrale van Doel, vlak boven Doel, terwijl de containerkaai vlak onder Doel zou komen te liggen. Dan is er de kleinere centrale van Kallo, en Indaver dat een megaverbrandingsoven van 200.000 ton te verbranden goederen gaat openstellen. Men koestert plannen voor nog een extra lijn van 100.000 ton. Er is de laguneringssituatie, die nu al vrij zwaar de leefbaarheid van Doel en andere dorpen aantast. Tot zover deze lange pijplijn van ontwikkelingen die zich nu aftekent.

Wat de containerkaai betreft, heb ik alle studies bekeken waarin staat hoeveel containers er per jaar zouden terechtkomen. Het zullen er in elk geval zeer veel zijn zodat een hele reeks begeleidende en geldverslindende maatregelen nodig zijn ten behoeve van de mobiliteit.

**De voorzitter** : Mijnheer Stassen, wilt u afronden. Een kwartier spreektijd is het uitgangspunt. We hebben van de voorzitter en het Bureau van het Vlaams Parlement strikte richtlijnen gekregen die gezamenlijk door elke fractie zijn onderschreven.

**De heer Jos Stassen** : Als ik dit alles combineer, doemt er een apocalyptisch scenario op. Ik heb gisterenavond nog mensen van Doel op bezoek gekregen en ze hebben op basis van officiële cijfers van de VMM aangetoond dat daar de luchtvervuiling van vluchtige organische stoffen zeer ernstig is.

Zo belanden we dan aan bij het grote probleem : hoe moet men ten aanzien hiervan reageren ? Moet men gaan onteigenen in Doel en in nog een aantal dorpen ? Of moet men kiezen voor milde-rende maatregelen ? Professor Allaert bracht een aantal concrete voorstellen aan.

Ik heb twee reeksen vragen. Een fundamentele vraag is : kan de economische ontwikkeling, zelfs van Antwerpen, op enige manier verantwoord worden dat een dorpsgemeenschap volledig in zijn bestaansrecht wordt bedreigd ? Dit is een zeer belangrijke ethische vraag die we moeten durven beantwoorden. Betekenen duurzaamheid en ecologie niet dat, op het ogenblik dat het bestaansrecht van een dorp in vraag wordt gesteld, er een grens wordt overschreden ?

Tussen haakjes : wij bedreigen met ons standpunt niet de ontwikkeling van de Antwerpse haven. We hebben laten uitrekenen dat met ons standpunt er voor 50 miljard frank kan worden geïnvesteerd zonder dat de leefbaarheid van Doel en andere dorpen fundamenteel wordt aangetast.

Concreet vraag ik nog het volgende : hoeveel is het verzekeren van de leefbaarheid en het bestaansrecht van Doel de Vlaamse regering waard ? De voorgestelde maatregelen kosten immers geld ; denk maar aan de bouw van leefbaarheidsdijken. Er zijn ook minder inkomsten als de bruikbare kaairuimte voor containeroverslag op meer dan 1000 meter van de dorpskern van Doel wordt aangelegd.

Is de Vlaamse regering bereid het huidige voorstel bij te sturen, omdat het als het integraal wordt uitgevoerd, Doel volkomen bedreigt ? Hoeveel kost het onteigenen van Doel ? In de talloze studies die terzake zijn uitgevoerd, heeft men nooit die fundamentele vraag gesteld. Men heeft altijd gezegd hoeveel het kost om Doel in stand te houden. Hoeveel kost het onteigenen van Doel reëel ? Ik

**Stassen**

bedoel niet aan de huidige prijs, want dat zou schandelijk zijn.

Als uitsmijter wil ik dit nog meegeven : ik reken erop dat de Vlaamse regering haar doel niet voorbij schiet en Doel niet van de kaart veegt.

**De voorzitter** : De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch** : Mijnheer de minister, collega's, ik zal proberen zo compact mogelijk een aantal opmerkingen te formuleren. Op de eerste plaats moeten we ons niet verkijken op het dossier als dusdanig, omdat we op de eerste plaats te maken hebben met mensen en niet zomaar met infrastructuurwerken en inplantingen van bedrijven en dergelijke. We kunnen er niet onderuit dat het gebied van Linkeroever en alles wat zich rond Doel bevindt, historisch is belast. Enkele decennia geleden zagen we het opspuiten van Linkeroever en de inplanting van de kerncentrale.

Mijn uitgangspunt is op de eerste plaats meer macro-economisch dan louter plaatsgebonden. In welke optiek moeten we de toekomst van de containertrafiek zien en in hoeverre moeten we de complementariteit van de Vlaamse havens en van de Vlaamse economie in zijn geheel bekijken.

Ik wil even refereren aan een hoorzitting over de havenproblematiek die heeft plaatsgevonden in deze commissie op 4 december 1996 waarbij de heer Restiau, directeur van de Vlaamse Havenvereniging, het volgende zei, en ik citeer. Aan de ene kant is er een tendens naar het inzetten van steeds grotere schepen in deze sector, de zogenaamde megacarriers, die aan zeer strikte vaarschema's gebonden zijn. Deze kunnen dan weer mogelijk de voorkeur geven aan een kusthaven. Vlaanderen beschikt over alle mogelijkheden terzake. Helaas zien we dat deze mogelijkheden niet als een complementair geheel worden aangeboden, maar wel in concurrentie met elkaar.

We zien dat de grote rederijen consortia vormen. Zo wordt de containermarkt steeds homogener en geconcentreerder, met een beperkt aantal spelers die met steeds grotere schepen werken. De dagelijkse exploitatiekosten hiervan zijn enorm. Onze stelling is dat wij in Vlaanderen dezelfde topografische en natuurlijke mogelijkheden hebben als in Nederland, maar wij worden tegen elkaar uitgespeeld. Dat is minder in de privé-sector, dan wel bij

de havenbesturen zo. Zij denken teveel in termen van concurrentie. Einde citaat.

Dit is een van mijn uitgangspunten. We zouden moeten afstappen van de idee om de havens tegen elkaar te laten uitspelen. Mijn eerste vraag luidt : is het tegen deze achtergrond nodig, indien bewezen wordt – en hieraan twijfel ik niet – dat een bijkomende capaciteit aan containerterminals in Vlaanderen noodzakelijk is, dat deze in Antwerpen moeten komen ? Als dit zo is, dan is mijn tweede vraag in hoeverre de nodige maatregelen voor Linkeroever zullen worden genomen ? Ten derde, ik stel me vragen over de leefbaarheid, en over het te volgen schema en advies. Ik stip hierbij aan dat het niet alleen om het aanleggen van een containerterminal gaat, maar dat ook in de nodige infrastructuurwerken moeten worden voorzien. Indien we de bijkomende verkeersoverlast zouden kanaliseren via de bestaande infrastructuur, dan betekent dit een bijkomende overlast voor de regio. Het is van primordiaal belang dat men de bijkomende infrastructuurwerken voor de ontsluiting anticipeert en aanlegt, voor men de definitieve ingrepen uitvoert.

Er zijn voor Doel twee mogelijkheden. Men kan het dorp onteigenen of laten bestaan. Indien men Doel onteigent, wat zal dit dan kosten en welke prijs is men bereid te betalen ? Onteigenen betekent voor heel wat mensen immers een financiële aderlating, omdat men met de financiële tegemoetkomingen niet onmiddellijk hetzelfde sociaal-economisch en socio-cultureel statuut kan verkrijgen, noch in nabijgelegen dorpen of gemeenten de geschikte woongelegenheden kan bekomen. Als Doel blijft, wat zijn dan de gevolgen voor de leefbaarheid en hoe zal de Vlaamse regering de term leefbaarheid definiëren ? Dit is belangrijk, want leefbaarheid houdt meer in dan thuiskomen van het werk, eten, slapen en de volgende dag weer vertrekken. Onder meer het milieu is hierbij erg belangrijk.

In het Waasland legt men steeds meer de nadruk op de lijn De Bondt. Indien uit studies en uit vergelijkingen met de economische achtergrond van heel Vlaanderen, zou blijken dat deze bijkomende containerterminal op de geplande plaats moet komen, dan moet ons van het hart dat we aan de lijn De Bondt willen blijven vasthouden. Wij willen daarom dat de Doel-lijn van professor Allaert wordt gerespecteerd. Daarnaast stellen wij ons ook ernstige vragen bij de aanleg van MIDA 1 en MIDA 2.

Ik heb ook nog een principiële opmerking. Het Waasland en de Wase partner worden nog steeds

## Wymeersch

niet als gelijkwaardig aan de Antwerpse partner beschouwd. De Waaslandhaven breidt steeds verder uit op het grondgebied van het Waasland. De Vlaamse regering zou zich eens moeten beraden over het feit of het niet aangewezen zou zijn om het Waasland als evenwaardig aan Antwerpen te aanzien op het vlak van de beleidsbeslissingen, maar ook inzake het beheer en het verwerven van inkomsten uit havengebonden organisaties. Hiervoor zou een wijziging van de wet-Chabert nodig zijn.

**De voorzitter** : De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de voorzitter, ter voorbereiding van dit debat heb ik enkele studies opnieuw gelezen, zowel van professor Allaert, als van Technum N.V., als van de groep ESEG. Ik heb ook de Waaslandhaven, het poldergebied, en uiteraard ook Doel, opnieuw bezocht. Ik heb gelezen wat de boze Doelenaars aan minister Baldewijns hebben geschreven en ik heb geluisterd naar de angsten, de zorgen, de verwachtingen en de hoop voor de toekomst van de inwoners van Doel. Mijnheer de minister, uw verantwoordelijkheid in dit dossier is zeer groot.

Sedert enige tijd wordt in vele economische middens aangedrongen op de aanleg van een getijdendok en containerterminals in de Waaslandhaven, op het grondgebied van de Wase gemeente Beveren. Het is niet de bedoeling van het Waasland om nieuwe ontwikkelingen die voor de toekomst van de haven van levensbelang kunnen zijn, te dwarsbomen. Toch is het zo dat, teneinde de streekbelangen van het Waasland maximaal te behouden en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven een evenwichtig en verantwoord verloop te verzekeren, men vanuit het Waasland vooropstelt – ook de Intercommunale Vereniging van het Land van Waas heeft de minister bij diverse gelegenheden hierop gewezen – dat deze nieuwe ontwikkelingen binnen de hierna geschetste voorwaarden verlopen.

Antwerpen, het Havenbedrijf en het Vlaams Gewest moeten zich realiseren dat een belangrijke ontwikkeling van de haven zich in de 21ste eeuw zal afspelen op het Wase grondgebied, en dat hierbij met het Waasland rekening moet worden gehouden. Deze voorwaarden, die als één geheel dienen te worden beschouwd, heb ik samengevat.

Eén : als toepassing van het principe van de duurzame ontwikkeling en van het behoud van de fase-

ring in de havenuitbouw moet een onoordeelkundige en te vroege inname van gronden vermeden worden.

De tweede voorwaarde is het uitbouwen van een globaal ruimtelijk concept op basis van de evaluatie van alle valabele alternatieven, waarbij naast de uitbouw van de industriële en havenfuncties, ook aandacht wordt geschonken aan de leefbaarheid van de aangrenzende woonkernen, de inbuffering daarvan, de landbouwfunctie van deze polderdorpen, de mobiliteit, de interne infrastructurele uitbouw, en waarbij ook de gevolgen voor het ommeland moeten worden opgenomen.

Vervolgens, ten derde, de industriële functie van het Linkerscheldeoevergebied moet worden gehandhaafd, omwille van de noodzakelijkheid voor het herstellen van het, onder meer door de recente faillissementen in de scheepsbouw, ernstig beschadigde Wase industrieel weefsel.

Ten vierde moet er een blijvende garantie worden opgenomen voor de leefbaarheid van de woonkernen in de directe omgeving van de Waaslandhaven. Dit moet gebeuren op basis van voorafgaande bijkomende vervulling van maatregelen en voorwaarden.

Ten vijfde moet het medezeggenschap van het Waasland omtrent het beheer van de Waaslandhaven, integraal behouden worden.

In dit debat vraag ik vandaag ook uw bijzondere aandacht voor twee zaken, met name voor de impact van het getijdendok en de containerterminals op het beheer van de Waaslandhaven en op de leefbaarheid van de omliggende polderdorpen. Ik ben bijzonder bezorgd over de leefbaarheid van de woonkernen van al onze Wase polderdorpen, niet alleen voor Kieldrecht, Verrebroek en Kallo, maar ook voor Doel.

Een dorp zomaar van de kaart vegen, kon vroeger enkel achter het IJzeren Gordijn of in extreemkapitalistische systemen. Ik veronderstel dat in Vlaanderen, bij het begin van de 21ste eeuw, alle mogelijke aspecten, niet alleen de financieel-economische, maar ook de sociaal-menselijke, in overweging zullen worden genomen.

Professor Allaert schetst in zijn studie de voorwaarden om Doel voor de volgende generaties leefbaar te houden. Zodra er beslist zou worden over de aanleg van de containerterminal, moet een reeks milderende maatregelen ter bescherming van de leefbaarheid van Doel worden opgesteld. Ik

## De Meyer

citeer professor Allaert, wiens mening ik deel : bij het formuleren van milderende maatregelen is het behoud van het karakter van het dorp als een haven- en polderdorp doorslaggevend. Dit kan slechts, indien minimaal de bestaande afstand tussen de haven en het dorp bewaard wordt. Het is in elk geval noodzakelijk de lijn te trekken – de Doellijn – die de scheiding tussen dorp en haven hard kan maken. Uit de confrontatie van de inplantingsvariant A7 met de leefbaarheidsprincipes van Doel blijkt dat de terreinen voor containerbehandeling deze lijn duidelijk overschrijden. Het hardmaken van de Doellijn zou voor de inplanting van een containerdok ten zuiden van Doel betekenen dat er geen containerbehandeling mogelijk is in het meest noordelijke deel van de westelijke containerkaai. Naast de doellijn is ook het behoud van de landbouwactiviteit in het noordelijk poldergebied, vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteitsversterking, van doorslaggevend belang voor de leefbaarheid van Doel op lange termijn. Einde citaat.

Welke de beslissing over de toekomst van Doel ook wordt, ze moet tegelijkertijd met de beslissing over de aanleg van de containerterminal worden genomen. Daar is iedereen het over eens. Het moet eveneens voor iedereen duidelijk zijn dat, bij een eventuele beslissing tot het laten verdwijnen van het dorp, dit proces op de financieel en sociaal meest verantwoorde manier moet verlopen.

In de studie uitgevoerd door ESEG is een van de conclusies dat een begeleid herlokalisatieplan vanuit sociaal standpunt enkel aanvaardbaar is, wanneer het op geïnformeerde en gestructureerde wijze verloopt en op voorwaarde dat er een keuzevrijheid bestaat bij de concrete invulling van de herlokalisatiemodaliteiten. Het behoud van de huidige levenskwaliteit dient hierbij als centrale doelstelling te fungeren. De Boze Doelenaars vragen in hun schrijven dat bij een eventuele onteigening geen aalmoes wordt gegeven maar een billijke vergoeding. Ze drukken het als volgt uit : heropbouw, smartengeld en oprotpremie. Fundamenteel is hun bezorgdheid om dezelfde levenskwaliteit te behouden.

Wat me opvalt in vele documenten, studies en debatten over de verdere ontwikkeling van het linkerscheldeoevergebied is dat er nergens sprake is van het kernpark Doel. Het is alsof dat kernpark niet bestaat. In de internationale literatuur wordt algemeen aangenomen dat in de omgeving van een kernpark met een capaciteit vergelijkbaar met Doel, er een omgevingsonverenigbaarheid bestaat

tussen deze inplanting en grootschalige of droge industriële activiteiten binnen een straal van tenminste 2,5 kilometer.

Zodra men de moed zal opbrengen om dit punt te bespreken, zullen vele moeilijkheden verdwijnen die thans rijzen bij de nadere uitwerking van de plannen voor inplanting en uitvoering van een containerkade-west. De toegang tot A7 moet dan meer naar het zuiden worden opgeschoven. Uiteraard krijgen we dan inhoudelijk een ander debat over de leefbaarheid van Doel.

In verband met het rechtmatig beheer van de haven, ook door het Waasland, wil ik slechts één element aanhalen. De rest zal ik voor later bewaren. In elk geval moet men er rekening mee houden dat de nieuwe ontwikkelingen tevens de grootste lasten inzake leefbaarheid, vooral mobiliteit en veiligheid, op de Wase gemeenschap leggen. Een rechtmatig medebeheer en medezeggenschap bij deze ontwikkelingen zou niet meer dan logisch zijn.

Mijnheer de minister, u draagt een historische verantwoordelijkheid voor de Waaslandhaven, voor de mensen die er wonen en werken, voor de leefbaarheid van onze streek, tot in de 21ste eeuw. Mag ik u vragen om alvorens te beslissen, niet alleen te luisteren naar de economen, de ingenieurs, de studie-bureaus, de kabinetsmedewerkers, maar ook naar de mensen die er wonen.

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb slechts één vraag die ik met een viertal overwegingen zal onderbouwen. Eerst en vooral is er het, uitzonderlijk eenparig, advies van de Vlaamse Havencommissie. U kunt uiteraard nog afwijken van een eenparig advies, mits een bijzondere motivatie.

Ten tweede, de leden van deze commissie gingen vorig jaar meermaals op bezoek bij het Antwerpse Havenbedrijf. Tijdens ons eerste bezoek hebben we van het havenbestuur een aantal interessante cijfergegevens meegekregen. Ik wil die nog even onder de aandacht van de commissie brengen. De statistiek met betrekking tot de verwachte groei van de containertrafiek in het Antwerpse Havenbedrijf, toont aan dat de bestaande containerterminals tegen het jaar 2002 volzet zullen zijn. U weet dat de tweede terminal binnenkort wordt opgeleverd. Helaas zullen we deze gebeurtenis niet bijwonen omwille van de aanwezigheid van enkele koninklijke figuren. Die tweede terminal is opera-

**Penris**

tioneel en zal binnen twee tot drie jaar volgebouwd zijn.

**De voorzitter** : U zegt dat u niet bij die oplevering aanwezig zult zijn, ik neem aan dat u in uw naam spreekt. U had het over wij.

**De heer Jan Penris** : Wij is een koninklijk meer-  
voud en dat mag ik in dit republikeins gremium  
niet gebruiken, mijn excuses.

De containertrafiek staat niet stil. We mogen ver-  
wachten dat Antwerpen binnen de Hamburg-Le  
Havre-range zijn achterstand zal inhalen. We zijn  
nu de derde containerhaven binnen die range. Rot-  
terdam is en blijft waarschijnlijk de grootste. Ham-  
burg is de tweede grootste maar we halen onze  
achterstand in met trafiekstijgingen van jaarlijks  
ongeveer 13 percent. Tegen 2010 mogen we volgens  
het havenbestuur minstens 4,5 miljoen TEU ver-  
wachten. Dat betekent zeer concreet dat Antwer-  
pen na 2000 extra containercapaciteit zal nodig  
hebben. Die vindt men op het linkerscheldeover-  
gebied. Mijn goede collega, de heer Wymeersch  
pleit voor complementariteit. Ik ben daar niet  
tegen maar hij moet beseffen dat niet de reder  
maar de verhandelaar, de exporteur, de markt  
bepaalt. Op dat punt heeft Antwerpen een grote  
voorsprong op Zeebrugge. Het beschikt over een  
enorme centraliteitsindex. Dat zal de goederenver-  
handelaar niet licht vergeten.

De grond op Linkeroever die de extra containerca-  
paciteit kan huisvesten, was oorspronkelijk  
bedoeld voor de chemische industrie. De grond is  
blijven liggen en de goederenverhandelaars bieden  
nu een alternatief. Het Havenbedrijf van Antwer-  
pen heeft het bestaansrecht van Doel nooit in twij-  
fel getrokken en zal dat ook nooit doen. Mijnheer  
de minister, u hebt het advies van de havencom-  
missie, wanneer gaat u uw standpunt terzake  
bekendmaken ?

**De voorzitter** : De heer Dumez heeft het woord.

**De heer Paul Dumez** : Mijnheer de voorzitter,  
mijnheer de minister, ik zal me beperken tot de  
twee belangrijkste aspecten in deze zaak. Aan de  
ene kant is er de kosten-batenanalyse en aan de  
andere kant de leefbaarheid van Doel. We moeten  
de twee los van elkaar bekijken. De kosten-baten-  
analyse is louter economisch bekeken zeer positief.  
De prognoses van Technum voorspellen extra  
werkgelegenheid in de streek. Tegen 2010 zouden  
er 4.400 banen bijkomen en tegen 2015 zelfs 7.900

banen. Afgerond kunnen daar 8.000 gezinnen meer  
aan het werk. Ik wil dat niet tegenover de 200  
gezinnen in Doel plaatsen. We moeten de propor-  
ties wel in het oog houden.

De cijfers over de toegevoegde waarde, het geld  
dat naar de lokale overheden zou terugvloeien,  
worden eveneens zeer hoog geschat. In 2010 zou  
het om 13,1 miljard frank gaan en in 2015 om 27,4  
miljard frank. Economisch gesproken is de balans  
duidelijk.

Ik erken vanzelfsprekend dat we het aspect Doel  
moeten bekijken. Het is echter van een heel andere  
orde, en twee aspecten van verschillende orde ver-  
gelijken, is moeilijk. Men had dit probleem in de  
jaren zestig radicaal moeten oplossen. Ik vermoed  
dat heel wat inwoners dat nu betreuren. We zitten  
nu met een restprobleem. Ik ben het eens met de  
heer De Meyer : wanneer men de beslissing neemt  
over de containerterminal, neemt men ook onmid-  
dellijk een beslissing over Doel. Het eerste wat de  
mensen vragen, is zekerheid en duidelijkheid. Ik  
heb de indruk dat men wil dat er snel wordt beslist.  
Daarna kunnen begeleidende maatregelen worden  
getroffen. Herlokalisatie, bijvoorbeeld, moet uiterst  
zorgvuldig worden overwogen. Naar mijn mening  
spreken de cijfers voor zich maar ik geef toe dat dit  
geen gemakkelijke beslissing is.

**De heer Jos Stassen** : Waar kiest u voor ?

**De heer Paul Dumez** : Ik ben van oordeel dat de  
disproportie tussen de voordelen voor de bewoners  
van de hele streek tegenover de nadelen voor de  
inwoners van Doel onhoudbaar is.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de voorzitter,  
collega's, ik stel enkel vast dat Doel de partijen  
intern verdeelt. Het Eigen Volk Eerst-principe van  
het Vlaams Blok kan hier door hen niet conse-  
quent worden toegepast. Voor Antwerpen en  
Beveren leidt dat namelijk tot tegengestelde con-  
clusies. Hetzelfde geldt blijkbaar binnen andere  
partijen. Zoals de heer Stassen heeft aangetoond,  
hebben we geprobeerd om over het water heen de  
koppen bij elkaar te steken en tot een gezamenlijk  
standpunt te komen.

We stellen vast dat het geen probleem is van lin-  
ker- of rechteroever. Het probleem van de expan-  
sie van de Antwerpse haven doet zich op beide  
oeveren voor. We kunnen dit enkel begrijpen in ter-  
men van grenzen aan de groei. We moeten bepalen  
dat er een lijn De Bondt is op de linkeroever en



## Malcorps

een soortgelijke lijn op de andere oever. We moeten vaststellen dat een ontwikkeling van de haven nodig is maar we moeten er ook voor zorgen dat de Conferentie 5 jaar na Rio geen praat voor de vaak wordt. We moeten kiezen voor een duurzame havenontwikkeling waarbij men een aantal grenzen in acht neemt. Men mag niet alle polderdorpen blijven opofferen. Het is vrij cynisch hier te beweren dat men betreurt dat dit niet 20 jaar geleden gebeurd is toen duurzame ontwikkeling nog niet bestond. We weten nu beter. Er moet een grens aan de groei zijn. Men kiest dan niet tegen de haven. Ik denk dat ook binnen de haven mensen begrijpen dat een duurzame ontwikkeling als model moet worden gekozen, ook omwille van de haven en de economie. Mijn haren rijzen ten berge als ik een aantal denkkaders hoor.

Er moet duidelijkheid komen. Op dit moment zijn er drie mogelijkheden. Ofwel kiest men voor het hertekenen van optie A7 waarbij garanties worden ingebouwd voor de leefbaarheid van Doel. Er moet dan worden afgeweken van de huidige plannen en men moet durven ingaan tegen de besluiten die nu gevormd worden en die uiteindelijk zullen leiden tot het slechts mogelijke scenario. De huidige optie houdt in dat men de containerterminal verder uitbouwt waarbij er onvoldoende garanties worden geboden inzake de leefbaarheid van Doel. Doel zal dan geleidelijk aan doodbloeden. Dit is de meest cynische optie. Ik vraag met aandrang aan de minister dat hij daar afstand van neemt.

De 2 andere mogelijkheden houden een hertekening van A7 in waarbij de leefbaarheid van Doel gerespecteerd wordt. Hier pleiten wij voor. Er zijn grenzen aan de groei. Dat blijkt in Doel maar ook in andere polderdorpen. Doel is in die zin een symbool.

Met de derde mogelijkheid, die door de heer Dumez wordt verdedigd, zijn we het niet eens. Als men aanneemt dat er geen toekomst meer is voor Doel, dan moet men ook de moed hebben om het dorp integraal te onteigenen. Dat is een scenario uit de jaren zestig : de expansie van de haven is niet te stuiten en Doel moet verdwijnen. Men moet dan ook de reële kost van die onteigening doorberekenen. Het is duidelijk dat wij niet voor dit scenario kiezen. Als men het cynisme zo ver wil drijven, moet men ook de kaarten op tafel leggen. De slechtste en meest onaanvaardbare oplossing is dat men doet alsof er niets aan de hand is en dat men gestalte geeft aan de havenuitbreiding en Doel laat doodbloeden.

Inzake de milieuproblematiek blijkt op basis van een recent rapport van de Vlaamse milieumaatschappij dat door de vervuiling via vluchtige organische stoffen, waarvan verschillende kankerverwekkend zijn, Doel er erger aan toe is dan andere vervuilde sites rond de Antwerpse haven. Er is dus duidelijk nu reeds een probleem. We besluiten daar niet uit dat Doel dan maar moet verdwijnen. Ook op andere plaatsen, zoals in Stabroek, zullen er wat dat betreft ernstige problemen zijn. De conclusie moet zijn dat moet ingrijpen om de leefbaarheid van Doel en die van het hele Antwerpse havengebied te verbeteren.

**De voorzitter** : In afwijking van wat werd afgesproken, laten we nog een spreker het woord nemen.

De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** : Ik wens het standpunt van mijn fractie te vertolken. Ik merk dat de meeste fracties ofwel een poging doen om een onbegrijpelijk overhaaste beslissing te nemen ofwel zelfs geen poging doen om onderling eensgezind te zijn. Ik zeg in alle eerlijkheid dat we met onze fractie voortdurend overleggen met de vertegenwoordigers van het Waasland en Antwerpen. Tot nog toe bevinden we ons op dezelfde golflengte. We komen niet terug op de nu geplande en in een advies door de havencommissie unaniem goedgekeurde uitbreiding van de haven. We moeten niet dezelfde oefening herhalen zoals dat met andere dossiers gebeurt waarbij men steeds andere varianten invoert. Er zijn voldoende gegevens beschikbaar. We moeten ook respecteren wat technisch mogelijk is. Ook dat heeft te maken met de globale kostprijs van projecten en met de rentabilisering ervan.

In het kader van de hiërarchie der waarden dient dit project te worden verwezenlijkt. Als het project goedgekeurd is, moet men nagaan wat de beste oplossing is voor Doel. De bevolking van Doel moet daarbij betrokken worden maar men dient dit op een ernstige manier te doen. Het gaat niet om een keuze tussen het ene of het andere. De zaken moeten duidelijk in kaart gebracht worden. Deze studie bestaat mijns inziens nog niet. We zijn vandaag niet in staat objectief na te gaan wat de mogelijke gevolgen kunnen zijn, hoe de impact verminderd kan worden en wat de kostprijs hiervan is.

Zoals de heer Malcorps terecht zegt, zijn er inderdaad al heel wat belastende factoren voor Doel. Men moet nu niet alle schuld voor wat in het verleden is gebeurd, schuiven op de bouw van de contai-

## Voorhamme

nerterminal. Naarmate de haven verder uitbreidt aan de Wase kant dreigt de situatie van Doel onhoudbaar te worden. Men dient daar in een bepaalde tegemoetkoming te voorzien. Ook daar moet een zekere maatschappelijke redenering gevolgd worden.

Wij zijn voorstander van een degelijke discussie. We hebben eerst afgewacht tot het project op Linkeroever werd goedgekeurd door alle mensen met kennis van zaken, en de regering zich hier kon achter scharen. Nu komt het erop aan een goede oplossing te vinden voor de inwoners van Doel. Ik hoop dat dit in de grootst mogelijke sereniteit kan gebeuren. Die oplossing zal ook niet eenduidig zijn. Dat zullen niet de radicale oefeningen zijn die dikwijls op de tafel worden gesmeten. Het zal een oplossing zijn van combinaties.

**De voorzitter** : We hebben in deze commissie, na het bezoek aan de havens, een resolutie voorbereid met quasi unanimiteit. Hierin hebben we al de gebieden die bij de havens betrokken zijn, opgenomen. Dat is een belangrijk element ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van onze havens. We moeten eerder denken in een geest van consensus ten aanzien van de havenproblematiek, dan opnieuw te vervallen in wellesnietesspelletjes die daaruit zouden kunnen voortvloeien. Ik hoop dat we hierin slagen. Ik wil als voorzitter en ook namens de VLD de hoop uiten, dat de sleutel van onze welvaart voor morgen niet aan banden wordt gelegd en in de brandkast wordt gestopt. Dat zou betekenen dat we onze welvaart morgen niet meer zouden kunnen ontwikkelen. Dit is heel belangrijk want dit heeft emotionele en menselijke nevenaspecten die respectabel en heel waardevol zijn. Maar ze wegen niet op tegen wat voor Vlaanderen voor morgen van belang is. Dit moeten we voor ogen houden.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, ik dank u en uw commissieleden en interpellanten voor de belangstelling die wordt betoond voor dit onderwerp. Het komt niet zo vaak voor dat men een minister of een regering interpelleert over een beslissing die nog niet is genomen. Ik denk dat we dit gesprek moeten bekijken als een vruchtbare gedachtewisseling. In de mate van het mogelijke wil ik ook enkele elementen bijdragen om deze gedachtewisseling aan te vullen.

Ik wil ook kort verklaren in welk stadium dit dossier zich nu bevindt. De Vlaamse Havencommissie heeft bij de SERV een standpunt ingenomen. Dit advies werd overgemaakt aan onze diensten en is nu voor verder onderzoek naar de inspectie van Financiën. Ik verwacht dus dat binnen afzienbare tijd dit dossier opnieuw op onze tafel ligt en dat we met een heel overzicht van elementen, die dit kunnen stofferen, ook een regeringsbeslissing zullen kunnen voorbereiden.

Mijnheer de voorzitter, ik onthoud evenwel uit wat de sprekers hebben aangevoerd dat men in deze problematiek twee grote luiken met een zekere moed maar ook met de nodige gevoeligheid voor ogen moet durven houden. Enerzijds kan men een standpunt innemen vanuit de grote bekommernis voor de mensen van Doel ; anderzijds is er het economische belang van dit project.

Wat dit laatste betreft, wil ik doorgaan op de cijfers die u allemaal meer dan bekend zijn na de bezoeken aan onze havens. Ik stel vast dat de afgelopen jaren de containertrafiek in de haven van Antwerpen op een explosieve wijze zijn toegenomen. Sinds 1994 is Antwerpen elk jaar de snelste groeier van de grote containerhavens. Op nauwelijks drie jaar tijd nam de overslag van gecontaineriseerd stukgoed toe met 45 procent. Dit is een jaarlijkse groei van meer dan 13 procent, zoals de heer Penris daarstraks zei.

In de range is Antwerpen onbetwistbaar marktleider op de Atlantische route, alsmede voor alle belangrijke noord-zuidroutes. Deze positie werd de voorbije jaren nog versterkt. Voor het Verre Oosten heeft de haven haar marktaandeel weten te handhaven. De opvallende sterke groei van de jongste jaren is deels toe te schrijven aan de substitutie van conventioneel stukgoed naar containers. Maar ook nu heeft Antwerpen een relatief lage containerisatiegraad. Antwerpen zit met een containertal – voor 1996 – van 56 procent. In vergelijking met de belangrijkste andere containerhavens in de range, is dit geen hoge score. Op andere plaatsen bereikt men wel eens een containerisatie van 75 tot 85 procent, wat aanzienlijk is. Hierdoor blijft in dit marktsegment een enorm groeipotentieel voor de volgende jaren aanwezig. Dat is ook de verklaring voor het feit dat men met enige spoed dit dossier wenst te bekijken. Bovendien is de containertrafiek volgens diverse studies de enige sector waar het volgende decennium nog een autonome groei mogelijk is. Men gewaagt hier van een groei van 6 tot 7 procent per jaar.

## Baldewijns

Het is voor de haven dan ook van fundamenteel belang dat deze basistrend kan worden aangehouden, en niet alleen voor de haven. De schaalvergroting van de containerschepen, de vraag naar een snellere en gespecialiseerde behandeling van steeds grotere laadvolumes en het behoud van een bedrijfsvriendelijke omgeving, stellen nieuwe eisen waarop overheid en privé-sector tijdig en gepast dienen in te spelen. De enorme groei van de voorbije jaren vraagt dan ook om een aantal structurele ingrepen. Ik hoop dat we het daarmee in groten getale eens kunnen zijn.

Om tegemoet te komen aan de stringente eisen inzake tijdsgebruik voor de schepen van de grote intercontinentale rederijen, werd het concept van de rivierterminals ingevoerd. Ik verwijs hier, bijvoorbeeld, naar de Europaterminal in 1990 en de Noordzeeterminal in 1997. Er wordt verwacht dat de extra capaciteit van de Noordzeeterminal in het jaar 2000 volledig zal ingenomen zijn.

Een nieuw concept moest dus worden uitgewerkt waarin volgende doelstellingen worden opgenomen. Ten eerste : de creatie van voldoende capaciteit om de verwachte groei van de containertrafiek tot in het jaar 2015 te kunnen opvangen. Dit is belangrijk omdat dit – en we hebben hier ook gesproken over duurzaamheid – de rederijen een langetermijnperspectief biedt.

Ten tweede : de nieuwe infrastructuur moet in staat zijn om containerschepen van de laatste generatie te kunnen ontvangen. Ten derde : de nieuwe infrastructuur moet rekening houden met de druk van de rederijen om de rotatiesnelheid van hun vloot te kunnen verhogen. Het gebruik van sluizen wordt in deze optiek zo veel als mogelijk vermeden. Ten vierde : het project dient een mogelijke synergie met de aanleg van een toekomstige tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven mogelijk te maken.

Dit zijn vier belangrijke doelstellingen die men in een nieuw concept zeker moet kunnen terugvinden. Met een dergelijk toekomstbeeld voor ogen werd in 1995 een onderzoek voor een verdere ontwikkeling opgestart en het resultaat van dit onderzoek is weergegeven in de nota Containerkaai dok West. Deze studie is ingedeeld in drie delen. U kent ze misschien beter dan ik, want ik heb vernomen, mijnheer de voorzitter, dat iedereen dit al zeer ernstig heeft doorgenomen.

In deel één vindt men de prognose voor het containerverkeer in Antwerpen en de raming van de vereiste aanmeerlengte. Deel twee handelt over het onderzoek naar de variant voor een containerdokkaai in de Waaslandhaven. In deel drie staat een samenvatting van de uit te voeren proeven en studieprogramma's voor de bouw van dit dok in de Waaslandhaven.

In de studie werden zestien mogelijke varianten geïdentificeerd en opgenomen, waarvan er een zestal grondig werden bestudeerd. Heden zijn de essentiële studies beëindigd zodat op grond van hun resultaten een beleidsbeslissing kan worden genomen. Tot deze essentiële studies behoren : de uitgebreide KBA-analyse die tevens een economisch effectenluik omvat, de invloed van het containerkaaidok west op de mobiliteit in de regio, het globo van de technische studies, het milieueffectenrapport, de leefbaarheidsstudie van de woonkern Doel, en als aanvulling de lokale mobiliteitsstudie voor de regio.

Uiteraard werden deze sociaal-economische studies aangevuld met talrijke technische studies. Voormelde oplossingen hebben invloed op de leefgemeenschap Doel. Hieromtrent werden ook studies uitgevoerd. De Vlaamse havencommissie heeft met deze leefbaarheidsstudies geen rekening gehouden. Ze maken er wel deel van uit, maar vormen geen essentieel onderdeel van hun besluitvorming. De commissie heeft een unaniem positief advies gegeven aan de uitwerking en de bouw van het project. Dit onderstreept de belangrijke economische betekenis van dit dok voor Vlaanderen.

De Vlaamse havencommissie heeft in haar advies evenwel aandacht gevraagd voor de woongemeenschap Doel. Uit de leefbaarheidsstudie blijkt dat de leefbaarheid van de woonkern Doel zou kunnen – ik wik mijn woorden – worden verzoend met de uitbouw van een containerterminal, mits er mildeerende maatregelen worden getroffen. Soortgelijke situaties van bestaande en nieuwe woonkernen dicht bij gelijkaardige havencontainerzones, vinden we terug in binnen- en buitenland. Op dit lijstje zouden we Zeebrugge kunnen plaatsen, maar zeker ook Rotterdam, Hamburg en een reeks Japanse havens. Er wordt evenwel gesteld, dat bij een verdere uitbreiding van de Waaslandhaven in noordelijke en westelijke richting, de leefbaarheid van Doel meer en meer onder druk zou komen. Deze uitbreiding wordt nu echter niet besproken.

Volgens mijn standpunt is het aangewezen dat het Waasland, samen met het Waaslandbedrijf op korte termijn een strategische visie hieromtrent ontwik-

## Baldewijns

kelt. Deze moet duidelijkheid verschaffen over de ontwikkeling en de verdere industrialisatie van het havenuitbreidingsgebied, zoals vastgelegd in het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren van november 1978. Door een ruim maatschappelijk debat moet het mogelijk worden conclusies te trekken over het voortbestaan – of noem het de leefbaarheid – van de leefgemeenschap Doel. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de woonkern Doel en andere woonkernen. Talrijke woonkernen op de rechteroever, zoals Ekeren, Hoevenen, Stabroek, Berendrecht en Zandvliet, sluiten enerzijds aan bij industriezones, maar anderzijds ook bij open ruimtes. Dit is ook het geval voor het merendeel van de woonzones rond de Waaslandhaven. Kallo vormt hierop een uitzondering omdat het op een redelijke afstand ligt en via een corridor nog aansluiting vindt bij de woongemeenschap van Beveren-Melsele. Doel is daarentegen wel nog verbonden met een open ruimte, maar deze heeft destijds omwille van het strategisch belang, de functie van havenuitbreidingsgebied gekregen in het gewestplan.

Op dit moment, wordt de leefbaarheid van Doel niet financieel afgewogen. De beslissing van de bevolking over de wenselijkheid van het behoud van het dorp binnen het havengebied, is wel het onderwerp van een maatschappelijk debat. Ik ben me goed bewust van de ernst van deze discussie. De stem van de bevolking zal hierbij een belangrijk aandachtspunt zijn. Op dit ogenblik werd nog geen beslissing genomen en het blijft de bedoeling van de Vlaamse regering om alle opties en voorstellen grondig te bekijken en te overwegen.

De betekenis van de havenontwikkelingen in Vlaanderen is cruciaal voor de verdere economische instandhouding en groei van het gewest. Het containerdok vervult hierbij een speelfunctie. Het was de bedoeling van de planners om alle mogelijkheden open te houden. Dit is gelukt door de inplanting van het dok volgens variant A7. Over de bestemming van de woonkern Doel, moet op korte termijn, en na het maatschappelijke debat, beslist worden, om zekerheid in de regio te kunnen verschaffen. Ik meen dat dit een van de belangrijkste bekommernissen van de heer De Meyer was.

Ik wil niet vooruitlopen op de beslissing, maar ik merk wel op dat de beslissing niet onmiddellijk zal moeten worden toegepast. Zelfs in het geval men zou besluiten tot de afbraak van een heel dorp, moet deze beslissing niet onmiddellijk worden uitgevoerd. Dit betekent ook dat een weloverwogen

beslissing enige voorbereiding moet kennen, vertrekkend van alle mogelijke factoren.

Uiteraard zal het containerdok West van bij het begin ontsloten worden voor alle transportmodi. Dit betekent onder meer dat er kaaimuren voor de binnenvaart gebouwd moeten worden en dat er aansluiting op het bestaande wegen- en spoorwegennet moet komen. Uit de mobiliteitsstudie, die samen met de leefbaarheidsstudie werd gemaakt, blijkt dat het verkeer, gegenereerd door het getijdendok geen extra infratructuur vereist. Het probleem van het verkeer in de regio Antwerpen-Sint-Niklaas wordt hoofdzakelijk bepaald door het bestaande verkeer, het stadsverkeer, de autonome groei van dit verkeer en door het transitverkeer doorheen de Antwerpse regio, ook vanuit andere havens en industriegebieden.

In deze fase van ontwikkeling heb ik het nuttig geacht om enkele inhoudelijke elementen toe te voegen, zonder daarbij vooruit te lopen op een beslissing die de Vlaamse regering zal moeten nemen.

**De voorzitter** : De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Mijnheer de voorzitter, ik kreeg net het antwoord gekregen dat ik gevreesd had te krijgen, namelijk dat er nog niets gezegd kan worden.

Agalev heeft de kop nooit in het zand gestoken. Met veel mensen van zowel de linker- als de rechteroever hebben we dit dossier ernstig besproken. Het was niet gemakkelijk, maar we hebben de logica van het economisch expansiebeleid van Antwerpen voor een groot gedeelte gevolgd. Onze voorstellen bieden een speelruimte van 50 miljard frank. Antwerpen kan dit bedrag gebruiken voor investeringen die perfect verzoenbaar zijn met het leefmilieu.

Mijnheer de minister, als u zegt dat men met het dossier nog niet ver genoeg staat om een beslissing te kunnen nemen, dan steekt u uw kop in het zand. Iedereen weet dat de containerterminal er komt, en dat tengevolge daarvan er ook een sluis komt. Ieder weet ook dat dit gevolgen zal hebben voor de mobiliteit. De vrachtwagens zullen over de provinciale baan tussen Kieldrecht en Verrebroek razen, indien er geen bijkomende maatregelen genomen worden.

Steekt u uw kop nu eens niet in het zand. Er zijn reeds voldoende elementen om een beslissing te kunnen nemen. U kunt twee richtingen uit. Indien

**Stassen**

u zou antwoorden dat het voorstel ongewijzigd wordt uitgevoerd, dan zullen wij hoogstwaarschijnlijk niet akkoord gaan, maar zullen we uw antwoord wel respecteren. Of u kunt ook beslissen om mee te helpen zoeken naar milderende maatregelen. Zelfs onze partij is bereid hieraan mee te helpen en we hebben reeds heel wat constructieve voorstellen aangebracht. Ik blijf beweren dat een verzoening mogelijk is.

Het feit dat de havencommissie een eensgezind standpunt heeft ingenomen, heeft een psychologische betekenis. Ze doen dit omdat ze het Nederlandse voorbeeld van Rotterdam, Terneuzen en Vlissingen in acht hebben genomen. Die drie hebben samen een aantal beslissingen genomen en daarom werd besloten dat dit in Vlaanderen ook moet kunnen. Het is logisch dat ze dat doen.

U kunt de inwoners van Doel niet sussen met de opening van een maatschappelijk debat, mijnheer de minister. De standpunten liggen daarvoor te ver uit elkaar. Binnen de politieke fracties verschilt men van mening. De inwoners van Doel hebben verschillende standpunten. De oudere mensen willen daar gerust blijven voor de rest van hun leven. De jongeren daarentegen gaan liever weg. Een maatschappelijk debat is praat voor de vaak. De containerterminal komt er. Maak uw keuzes en draag er de verantwoordelijkheid voor.

**De voorzitter** : We moeten nauwkeurig naar het antwoord van de minister luisteren. Hij heeft inderdaad gezegd dat de terminal er komt. Maar hij heeft ook gezegd dat dat niet van vandaag op morgen zal gebeuren, dat dat zal gepaard gaan met overleg. We zullen binnenkort een gezamenlijke resolutie voorleggen aan het parlement om te vragen dat de belanghebbenden betrokken worden bij de ontwikkeling en uitbreiding van het havengebied. (*Opmerkingen van de heer Jos Stassen*)

Ik heb in het antwoord van de minister geen greintje cynisme ontwaard. Ik denk dat hij met zorg en bekommernis de twee kanten van dit verhaal bekijkt. Ik probeer het antwoord van de minister neutraal te vertalen.

**De heer Johan Malcorps** : De minister heeft een nieuwe woordvoerder.

**De voorzitter** : Neen, mijnheer Malcorps, het antwoord van de minister was duidelijk. We moeten dat durven toegeven en niet langs zijn antwoord heen praten.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Ik wil de repliek van de heer Stassen ondersteunen en aan de minister vragen om nog eens na te denken over een aantal elementen. Ik geloof dat alle politieke partijen van het Waasland wensen dat de beslissing over de containerterminal samenvalt met een beslissing over Doel. Ofwel beslist u dat Doel blijft en dan moeten er milderende maatregelen volgen. Ofwel beslist u dat Doel verdwijnt. Aan beide beslissingen zijn hoge kosten verbonden. Uiteraard ligt er tussen de beslissing en de uitvoering nog een zekere tijdspanne, maar de inwoners van Doel mogen niet in het ongewisse blijven.

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mijn vraag is zeer kort maar misschien een beetje stout. Mogen we in 1997 nog een regeringsbeslissing verwachten of niet ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Ik wil reageren op het betoog van de heer Voorhamme. Ik vind het jammer dat hij suggereert dat we varianten zelfs niet meer mogen onderzoeken. Agalev is in essentie niet tegen een derde containerterminal gekant. We moeten toch nog varianten kunnen onderzoeken ?

Ik voel een toenemend wantrouwen, een reactie totaal tegengesteld aan het nimby-syndroom. De CVP-voorzitter heeft daar in Antwerpen een mooi staaltje van ten beste gegeven. Men mag de zaak niet meer in vraag stellen. Men mag zelfs niet meer over de modaliteiten discussiëren wanneer het om de aanleg van een spoorlijn gaat of over het storten van slib of over de bouw van containerterminals. Waar gaat dit naartoe ? We spreken hier niet alleen namens onze kleine fractie maar ook namens grote delen van de bevolking. Als we de kloof met de bevolking willen dichten, mogen we in die stijl niet verder gaan.

Mijnheer de minister, het verbaast me dat u beweert dat het hier alleen over Doel gaat en dat de situatie daar niet te vergelijken is met andere polderdorpen. Doel, Lillo en Kallo zijn totaal omsingeld en de rest nog niet. Dat is een verschil maar de druk van de uitbreiding van de haven weegt ook op de andere dorpen. De aanleg van een wachtdok vlak onder Berendrecht vormt, bijvoorbeeld, ook een ernstig probleem. Deze trend ontwikkelt zich zowel op Linker- als op Rechteroever.

**De voorzitter** : Mijnheer Malcorps, uit het antwoord van de minister blijkt dat over de modaliteiten wel degelijk kan worden gesproken. Het heeft verder geen zin dat u reageert op opmerkingen van collega's. Het gaat hier om het antwoord van de minister.

De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch** : Mijnheer de minister, welke wijzigingen kunt u nog aanbrengen in het voorliggende plan ? Ik verwijs andermaal naar de doelstelling van professor Allaert en naar de bestaande lijn-De Bondt. Een maatschappelijk debat is inderdaad nodig. De beslissing over Doel en de andere poldergemeenten moet samengaan met de beslissing over de terminal.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de complementariteit van de havens. Ik vermoed dat we dit debat in het parlement nog moeten voeren.

**De voorzitter** : Mijnheer Wymeersch, dat werd in deze commissie uitvoerig besproken. We waren en zijn het daar niet mee eens.

**De heer Frans Wymeersch** : Kan men de kosten van deze twee mogelijkheden niet berekenen ? Hoeveel zou de aanleg van een bijkomende containerterminal op Linkeroever en de daaruit volgende maatregelen van onteigening en dergelijke, kosten ? Hoeveel zou een betere ontsluiting van de haven in Zeebrugge kosten ?

Ik wil afsluiten met een repliek op de cynische woorden van de heer Voorhamme. Volgens hem kadert deze beslissing binnen de hiërarchie der waarden. Mijns inziens is een mens nog altijd heel wat meer waard dan één container.

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Ik vind dat we het debat over de complementariteit nu niet moeten voeren. De beslissing moet nog worden genomen. Het spreekt vanzelf dat met alle nuances en bijsturingen rekening moet worden gehouden.

Ik veronderstel, mijnheer Wymeersch, dat uw voorstel vertrekt van de elementaire hydrologische gegevens ter plaatse.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal zeer beknopt zijn. Ik denk dat we het debat over complementariteit nu moeten voe-

ren. Het spreekt voor zich dat de beslissing nog moet worden genomen. Men zal met allerlei nuances en eventuele bijsturingen rekening moeten houden. De normale procedure moet worden gevolgd om tot een regeringsbeslissing te komen.

Wat de ligging van het dok betreft, mijnheer Wymeersch, wijs ik erop dat als men een dergelijk voorstel doet, men uiteraard ook uitgaat van elementaire hydrologische gegevens. U kunt hier in deze commissie dan ook niet van afwijken.

Het is moeilijk een debat te structureren wanneer er nog geen beslissing is genomen. Ik neem wel akte van de repliek en het pleidooi van de heer Malcorps waarin hij zegt dat er nog onderzoek dient te gebeuren naar bepaalde varianten.

Ik kan ook de heer Stassen geruststellen die dacht dat we vandaag moesten beslissen. We hebben zeker niet de intentie om de kop in het zand te steken. We moeten een duidelijke beslissing nemen. U dient wel te beseffen dat hetgeen een minister hier zegt, niet gratis is. Ik wil graag debatteren en een standpunt verdedigen wanneer dit gedragen wordt door een regering. Daarvoor moet er echter in de eerste plaats een beslissing zijn. Die zal binnen afzienbare tijd worden genomen. Dit betekent, mijnheer Penris, dat dit inderdaad een cruciaal jaar is. Gelet op de belangrijke uitdagingen waarvoor de sector staat, hoop ik dat beslissing sneller kan worden genomen dan tegen het einde van het jaar.

**De voorzitter** : De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Ik heb op geen enkel moment de integriteit van wie ook in vraag willen stellen. Ik wenste enkel te benadrukken dat dit een ernstig debat is en dat het nodig is, vooraleer een beslissing te treffen over een miljardenproject dat drie regeringen zal binden, dat deze commissie en het parlement worden gehoord. Het is belangrijk dat voor een beslissing wordt genomen, een aantal standpunten door u worden genoteerd. Anders gebeurt alles binnen het formele of informele overlegcircuit waartoe we niet behoren. Vandaar ons betoog vandaag. Ik neem dan ook akte van het antwoord van de minister.

### Met redenen omklede motie

**De voorzitter** : Door de heer Wymeersch en door de heer Stassen werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de vergadering zijn ingediend.

**Voorzitter**

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.45 uur.*

---