

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

10 december 1997

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van mevrouw Nelly Maes tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

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 om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en het stelselmatig uitstellen van de beslissing terzake

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

Met redenen omklede moties

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 10 december 1997

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– De interpellatie wordt gehouden om 14.18 uur.

Interpellatie van mevrouw Nelly Maes tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

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 om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en het stelselmatig uitstellen van de beslissing terzake

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van mevrouw Maes en de heren Wymeersch en De Meyer tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en

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 minister Baldewijns, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en het stelselmatig uitstellen van de beslissing terzake.

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Nelly Maes : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het dorp Doel is achthonderd jaar oud. Sinds achthonderd jaar leeft er een gemeenschap aan de Schelde. De manier van leven van deze mensen wordt bepaald door de stroom, de nabijheid van de haven, de visvangst vroeger en tegenwoordig de expansie van de haven.

Doel telt 650 inwoners, maar we zullen de discussie niet voeren over het aantal inwoners dat wil blijven en dat wil vertrekken. Al die mensen hebben zich voorgenomen hun toekomst in dat dorp uit te bouwen. Ze willen er bijvoorbeeld een huis bouwen of een handelsonderneming beginnen. Ze worden hierin gesterkt door een evolutie die mede door de Vlaamse Gemeenschap is opgestart.

Vijftien jaar geleden hebben we reeds een discussie over Doel gevoerd. Ik heb daar een bittere nasmaak aan overgehouden. Doel behoorde vroeger tot de grote purperen vlek die was bestemd als zone voor havenuitbreiding. Tegen de bedreiging die op Doel en op andere polderdorpen zoals Kallo rustte, is een heel intense beweging ontstaan om die dorpen te behouden. Ik heb toen aandachtig geluisterd naar de verzuchtingen van de mensen in Doel. Sommige mensen twijfelden aan de toekomst en waren van oordeel dat de leefbaarheid op termijn verloren zou gaan. Ze zeiden dat ze wilden worden onteigend. Op dat ogenblik bestond

Maes

daar een rechtsgrond voor, namelijk de purperen vlek of de bestemming in het gewestplan.

Toen kwam echter het orakel in de persoon van minister Eyskens. Er werd bepaald dat Doel zou blijven voortbestaan en het eeuwige leven zou kennen. Op dat ogenblik vond er eigenlijk een soort afstervingsproces plaats waarbij verschillende dienstverlenende ondernemingen eraan dachten hun deuren te sluiten. Die mensen hebben toen hun verzet opgegeven. Doel ging voor een relatief korte periode een nieuwe bloeitijd tegemoet. Het voortbestaan van het dorp werd op het gewestplan verzekerd. Er werd een kleine uitbreiding van de bouwzone aangegeven en de mensen begonnen opnieuw toekomstplannen te maken. Ik citeer : 'Reeds vijftien jaar geleden wezen studies uit dat Doel bijvoorbeeld een onhoudbare locatie was voor een fatsoenlijke bewoning, indien men ten minste de havenexpansie haar normale kansen zou willen geven.' Dit is natuurlijk een stem uit het Antwerpse.

Men heeft toen dus voor het voortbestaan van Doel gekozen, zonder zich daarbij rekenschap te geven van de gevolgen voor Antwerpen. Bepaalde expansieplannen moesten worden vergeten, omdat ze niet verenigbaar waren met het voortbestaan van een leefbaar dorp. Een leefbaar dorp is een dorp waarvan de toekomst niet om de tien jaar op de helling wordt gezet, waar generaties mensen hebben gewoond en kunnen blijven wonen en waar de kinderen de handel van hun ouders kunnen overnemen. Ik moet de romantiek niet in detail beschrijven, want u hebt waarschijnlijk allemaal naar de serie 'Terug naar Oosterdonk' gekeken. U begrijpt dat de mensen zo een toekomst niet willen. Ze willen geen Bokrijk worden, en ze willen ook geen restdorp worden : ze willen een normaal dorp blijven dat een normale expansie kent.

Mijnheer de minister, om die reden hebben we er zo sterk op aangedrongen dat de beslissing over de containerkade en de beslissing over Doel tegelijk worden genomen. Eigenlijk ligt dat voor ons voor de hand. Wie gekozen heeft voor het voortbestaan van Doel, kan niet beweren dat dit volledig verzoenbaar is met de plannen en de uitbouw van de containerkade die Antwerpen vraagt. Precies daarom is het voor u moeilijk om die beslissing te nemen. De belangen die in het geding zijn, zijn immers aan beide kanten eerbiedwaardig.

Op dit ogenblik is het grootste gevaar dat de mensen worden gegijzeld door de onzekerheid voor de

toekomst. Enerzijds pleiten velen, waaronder ikzelf, voor het voortbestaan van het dorp. Een dorp bestaat echter niet voor de stenen, maar voor de mensen. De leefbaarheid van Doel moet dus worden gewaarborgd. Wat bijvoorbeeld het plan-A7 voorspiegelt, is niet aantrekkelijk voor de dorpsbewoners. Men kan de Schelde laten liggen, maar ondertussen wel het dorp zo in een put inmettelen dat het een valkuil zonder toekomst wordt.

Ik ben ervan overtuigd dat de site van het dorp Doel ook in de toekomst een nieuw belang kan hebben door dienstverlening aan de eventueel nieuwe activiteiten. Maar het drama is dat de mensen die nu in Doel wonen, daar geen boodschap aan hebben. Dit betekent immers in elk geval een andersoortig bestaan dan nu.

Dat betekent dat kiezen voor de mensen neerkomt op een keuze voor hun toekomst. En dan kiezen we voor de toekomst van het dorp, met alles erop en eraan, inclusief het omringende landschap. En dat landschap is niet gelijk te stellen met een al dan niet met struikgewas begroeide buffer, die het dorp als een muur omringt. Het is niet omdat die muur groen zal zijn, dat hij het landschap van de polder kan vervangen.

Doel heeft geleefd in symbiose met de polder en met de Schelde. De symbiose met de polder is grotendeels verdwenen, hoewel dankzij het bestaan van de lijn-De Bondt een groot deel van de polder nog bestaanszekerheid heeft. Dat hopen wij althans. Het aangewezen zijn op de Schelde is een nieuwe activiteit waaraan de mensen nu geen boodschap hebben. Zij vragen dat men hen op een leefbare wijze in hun dorp laat wonen. Een aantal mensen zijn ervan overtuigd dat de containerkade toch zal worden aangelegd, en zeggen dat de toekomst dan niet meer leefbaar zal zijn. Anderen zeggen: 'We hebben al zoveel overleefd, we zullen dit ook wel overleven.'

Het slechtst denkbare scenario zou zijn dat men kiest voor het voortbestaan van het dorp en dat men het de facto laat uitsterven en de huidige handelszaken laat vertrekken. Nu reeds bedragen de bouwgrondprijzen, die in Beveren tussen 1.500 en 2.000 frank per vierkante meter liggen, in Doel 500 frank per vierkante meter. Men kan daar iets kopen voor een prikje : de eigendommen verliezen hun normale waarde. Wanneer we de mensen veroordelen tot deze toekomst, gijzelen we het dorp stilzwijgend.

Er is de nostalgie, de wens te wonen in het dorp aan de Schelde dat hun lief is, in het huis dat mis-

Maes

schien het enige is dat ze kunnen betalen. Garandeert u hen een alternatief wanneer u hen morgen onteigent ? Ze zullen misschien kiezen voor dit langzame overleven in een dorp dat geen echte overlevingskansen heeft, tenzij misschien over twintig jaar, wanneer allerlei nieuwe expansies hun weg hebben gevonden in het dorp.

Mijnheer de minister, bij ons in het Waasland bestaat er een grondig wantrouwen jegens de wetenschappers die de toekomst van de regio uittekenen. Ik geef een paar voorbeelden. Vanochtend vernam ik dat men twijfelt aan het voortzetten van de werken aan het Verrebroekdok. Men kwam immers tot de conclusie dat men wellicht onvoldoende onderzoek heeft verricht naar de stabiliteit van de grond. Mogelijkerwijze zijn er nog andere redenen. Enkele weken geleden hoorde ik reeds zeggen dat men twijfelt aan de economische rendabiliteit van dit dok, dat een paar jaar geleden nochtans als een project van hoogste prioriteit werd beschouwd.

Moet ik verwijzen naar het Doeldok ? Indertijd zagen we de expansie van de Linkeroever op industrieel gebied vooral als een expansie van de petrochemische nijverheid. Die is er helemaal niet gekomen, net als alle voorspellingen in die aard niet zijn uitgekomen. Ik stelde u een tijd geleden een vraag over het Doeldok. Uw diensten antwoordden me dat het Doeldok toch een functie heeft gehad : men heeft er zand uitgehaald. Ik stel het wat karikaturaal voor, maar de leden kunnen het antwoord nalezen. Men antwoordde in elk geval dat een deel van de kade met een kaaimuur rendabel zal kunnen worden gemaakt, en dat men nog een bestemming zoekt voor de rest van het Doeldok. Dit alles heeft miljarden franken gekost.

Alle havens hebben expansieplannen. Ik misgun Vlaanderen deze expansie zeker niet, maar wanneer gaan we onze behoeften en de beschikbare middelen eens onderzoeken ? Wanneer zullen we nagaan wat hier het meest noodzakelijk is ? Wanneer zullen we eens prioriteiten vaststellen ?

Inzake Doel verkeerde ik in de mening dat deze prioriteit was vastgesteld : vijftien jaar geleden werd beslist dat het dorp zou blijven bestaan. Vandaag staan we voor de keuze : of dit is niet-compatibel met het aanleggen van een containerkade en dan verwerpt u het advies van de havencommissie, of dit is wel compatibel en dan moet u dat bewijzen.

Momenteel gelooft niemand dat het plan-A7 de leefbaarheid van het dorp op termijn garandeert. Men denkt dat de gemeente Beveren om de vijf jaar om een evaluatie zal vragen. Dit wordt trouwens voorgesteld in een van de nota's die ik heb gelezen en die ons ook worden bezorgd door de inwoners van Doel. We zijn eigenlijk allemaal leken bij het voorstellen van een dergelijke gigantische expansie. We kunnen ons moeilijk inbeelden wat de graad van hinder, lichthinder, nachtlawaai en luchtvervuiling zal zijn voor de gemeente Doel. Als we er zelf zouden gaan wonen, zouden we die leefbaarheid ook in twijfel trekken. Kunnen we het de mensen kwalijk nemen dat ze twijfels hebben over de wijze waarop het met hun dorp verder moet ? Een deel van de bevolking wil de kans krijgen zich op een andere plaats te vestigen.

Daarmee kom ik op het debat over de hervestiging. Voor sommige mensen is hervestiging helemaal geen aantrekkelijk vooruitzicht. Want voor de woning die ze nu hebben, zullen ze bijvoorbeeld geen nieuwe woning in de plaats krijgen. U kunt daarover geruststellende taal spreken, maar eigenlijk gelooft men dit niet. Sommige technocraten spreken over de hervestiging van het hele dorp, zoals dat in bepaalde delen van Duitsland gebeurt. In gebieden waar bruinkool wordt gewonnen, verhuist men soms een heel dorp, scholen en kerken inclusief. Het zou goed zijn om deze dorpen te bezoeken om te weten hoe ze eruit zien en welke klachten de mensen er hebben.

De mensen vragen dit echter niet. Ze kunnen de Schelde niet in hun zak steken en meenemen. Dit dorp aan de Schelde vraagt om te kunnen blijven bestaan op die plaats. Mensen die daar geen toekomst meer zien, willen echter vertrekken. Kunt u de mensen onteigenen als ze daarom vragen ? Wilt u een onteigeningsbesluit over het geheel koppelen aan een bestemming over het voortbestaan van Doel ? U zult niet kunnen garanderen dat Doel verder blijft bestaan als dorp, met de ontwikkeling van de containerkade in de buurt.

Of zult u kiezen voor de slechtste oplossing, namelijk het dorp laten voortbestaan en verder niets doen ? U neemt dan een beslissing over de containerkade en Doel blijft bestaan. Wie het er kan uithouden, moet er dan maar blijven wonen; wie het er niet kan uithouden, moet dan maar vertrekken. Dit is de slechtst denkbare oplossing.

Ik ken uw sociale bekommernis en denk daarom dat u hiervoor niet zult kiezen, want anders had u die beslissing al genomen. Ik probeer me in te leven in uw denkwereld om te begrijpen waarom u

Maes

die beslissing nog niet hebt genomen. U wilt de mensen van Doel een oplossing op langere termijn aanreiken. Hun vraag naar zekerheid voor de toekomst is even rechtmatig als hun vraag voor een rechtmatige vergoeding voor hun verlies. Het materiële verlies is te becijferen, het morele verlies echter niet.

Mijnheer de voorzitter, ik merk dat u wilt dat ik afrond. Ik zal de tijdslimiet respecteren om het debat niet te rekken. De zeventien minuten die me zijn toegemeten voor deze interpellatie zijn echter maar een fractie van de vele uren dat de mensen in Doel piekeren.

Ik dring alleen aan op een duidelijk antwoord dat garanties voor de toekomst inhoudt. Het is een vraag van het Vlaams Parlement dat over de kade en het dorp samen zou worden beslist.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb deze interpellatie ook gericht tot de minister-president, omdat hij in het verleden meermaals standpunten heeft ingenomen in dit dossier. Ik wou hem hierover als hoofd van de regering aanspreken.

De voorzitter : Minister Baldewijns zal namens de minister-president het antwoord geven.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, ik heb u op 12 juni jongstleden al geïnterpelleerd. Ik haalde toen deels mijn slag thuis. U antwoordde toen dat u een beslissing zou nemen over een containerterminal op Linkeroever, waarna u een debat zou opstarten over de toekomst van Doel. Onze fractie heeft toen een motie ingediend om deze twee dossiers aan elkaar te koppelen. Ik ben van oordeel dat dit het debat en uw beslissing deels zal beïnvloeden.

Mijn interpellatie heeft hetzelfde doel, namelijk de regering overtuigen van ons standpunt. We moeten niet de keuze maken tussen de containerterminal en Doel, waarbij het een het ander zou uitsluiten. We hebben dit standpunt nooit ingenomen. We blijven beweren dat een verzoening tussen beide standpunten mogelijk is. Een leefbaar Doel is te verzoenen met de aanleg van een containerterminal.

Hiervoor moeten wel een aantal voorwaarden worden vervuld. Dit houdt een hertekening van het

plan-A7 in. Men moet ten eerste binnen het huidige opgespoten gebied blijven. Hieruit volgt dat er geen gronddeportatie kan gebeuren. Het zogenaamde MIDA-plan, de uitbreiding naar de gronden boven en langs Doel, moet men laten vallen. Het dorp moet aan de zijde van de containerterminal worden afgeschermd met leefbaarheidsdijken. De afstand moet meer dan voldoende zijn – 1250 meter volgens professor Allaert. Concreet betekent dit dat de eerste meters van de containerterminal niet kunnen worden gebruikt. Er kan geen overslag gebeuren, maar schepen kunnen er wel binnenvaren. Er moet ook een investeringsprogramma worden opgestart in Doel om aan te tonen dat men gelooft in de leefbaarheid ervan. Die zekerheid moet voor een aantal generaties worden gegarandeerd.

Deze plannen zijn perfect uitvoerbaar, op voorwaarde dat de maatschappelijke en politieke wil aanwezig is. Een en ander zal natuurlijk extra kosten met zich meebrengen. Ik besef dit maar al te goed. Men moet dokken graven, maar men mag een deel ervan niet gebruiken; men moet dijken bouwen, maar men mag de grond ervan niet vlakbij Doel opspuiten. Deze kosten zijn echter het gevolg van een politieke beslissing van twintig jaar geleden. We kunnen dit niet negeren.

Er is mij trouwens geen enkele geloofwaardige kosten-batenanalyse noch vergelijking tussen de twee opties bekend. Die twee opties zijn enerzijds ons voorstel over de meerkosten van de leefbaarheidseisen en anderzijds de kost van de onteigening van Doel. Volgens mij is er nog geen vergelijking tussen deze opties mogelijk. Men moet die vergelijking kunnen maken voor men er zich over kan uitspreken.

Mijnheer de minister, ik wil twee voorstellen doen. Het eerste voorstel houdt in dat u als Vlaamse regering de meerkosten van de leefbaarheid van Doel voor uw rekening neemt. Het gaat over de kosten van de aanleg van de dijk, het stuk van de containerkaai dat niet kan worden gebruikt, de verwijdering van de grond, de bemaling van Doel, en het omleggen van wegen en dijken. Het Autonoom Havenbedrijf van de stad Antwerpen zou dan de financiering van de kaaimuren voor haar rekening kunnen nemen.

Over de andere kosten kan nog worden overlegd. Ik ben benieuwd of we op die manier niet tot de zestig-veertigverhouding kunnen komen. Die verdeling is er nu ook : 60 percent voor het Vlaams Gewest, 40 percent voor de stad Antwerpen voor de aanleg van nieuwe infrastructuur in de Ant-

Stassen

werpse haven. Ik zou dat willen laten berekenen en ik denk dat dit voorstel haalbaar is.

Mijn tweede voorstel sluit aan bij de teneur van het betoog van mevrouw Maes. Doel is het allerlaatste Scheldedorp dat vlak langs de Schelde boven Antwerpen ligt. Vlak onder Antwerpen zijn er geen echte polderdorpen meer. Ze zijn allemaal verdwenen of volledig van structuur veranderd. Kallo, Berendrecht, Zandvliet en Lillo zijn geen echte polderdorpen meer; Doel is het allerlaatste. Mijnheer de minister, u kunt dat laatste stukje cultuurgeschiedenis langs de Schelde niet laten verdwijnen. Omdat de Vlaamse regering als enige instantie bevoegd is voor de erkenning van landschappen, dorpsgezichten en monumenten, stel ik voor dat zij dat laatste stukje polderdorp langs de Schelde erkent. Dat kan perfect aansluiten bij het opnemen van die meerkost.

Niet alleen de Vlaamse regering heeft boter op het hoofd, de Vlaamse politici hebben in deze aangelegenheid evenmin goed gescord. De politieke partijen blonken vaak uit in interne dissidente opstellingen. Er waren tegengestelde standpunten over Linkeroever, extreme standpunten voor of tegen de containerkaai op de rechteroever, enzovoort. Dat heeft de zaak verziekt. Een aantal partijen zijn van mening veranderd en daarna weer teruggekomen tot hun eerste stelling. Een bepaalde partij heeft zich gedistancieerd van wat haar afdeling in Doel en Beveren heeft gezegd. Dit alles heeft de geloofwaardigheid van de politiek geen dienst bewezen. Het heeft de zaak voor de mensen van Doel alleen maar gebrouilleerd.

Agalev heeft geprobeerd om dat niet te doen. We zullen het standpunt van een mogelijke verzoening blijven verdedigen. Het is aan u om mee te helpen dat realiseren. Als dit ter sprake komt in het Autonoom Havenbedrijf zal ons stemgedrag duidelijk zijn. Het is voor ons nu al duidelijk. *(Rumoer)*

U mag dat onthouden. Ik zal ook luisteren naar wat de heer Wymeersch straks zal zeggen. Ik heb er geen moeite mee dat men binnen een partij van mening verschilt, maar als er een beslissing komt, moet men zich niet meer achter meningsverschillen verschuilen. Een beslissing moet binnen de partij worden gesteund, zo niet worden mensen op een schandelijke manier voor de gek gehouden, door enerzijds zwart en anderzijds wit te zeggen.

Ook het Waasland heeft een verpletterende verantwoordelijkheid. De wet-Chabert bepaalt dat de

watergebonden inkomsten voor Antwerpen zijn en de andere voor het Waasland. Door de bouw van de containerterminal gaat een deel van de industrieterreinen verloren en vragen een aantal mensen in het Waasland een uitbreiding waardoor de inkomsten opnieuw stijgen. Dat is een totaal onhoudbaar standpunt. De wet-Chabert, die tot nu toe goed heeft gefunctioneerd, krijgt op die manier perfide effecten die ervoor zorgen dat er opnieuw vruchtbare grond wordt opgespoten, terwijl die door de eerstkomende generaties misschien niet eens zullen worden gebruikt.

Ik nodig iedereen uit om nog eens in het Waasland op de Antwerpse Linkeroever te gaan kijken. De blunders springen meteen in het oog. We hebben tijdens de Open Bedrijvendag in het Verrebroekdok de discussies gehoord van de mensen die bij de eerste stukken beton stonden. Iedereen was onder de indruk van het knappe werk van de ingenieurs, maar men kon niet begrijpen waarom het dok vlak voor hen nog nooit werd gebruikt. Mijnheer de minister, met het gezond verstand, waar de voorzitter van uw partij zo vaak een beroep op doet, kon men niet begrijpen dat op die plaats het Verrebroekdok en daarna aan de andere kant een containerdok zou worden gebouwd. Als men rondkijkt ziet men zaken die gewoon niet kunnen.

Het gemors met de vruchtbare polder heeft zware gevolgen gehad. Ik heb een thesis bij van een student die is afgestudeerd in 1995. Hij heeft berekend hoeveel industriegronden op Linkeroever niet worden gebruikt, en dat zijn er enorm veel. Die gronden liggen daar als voorwerp van speculatie of als strategische reserves. Ze worden in elk geval niet gebruikt. Ik hoef het verhaal van het Doeldok niet meer te vertellen. Die investering heeft nog niets opgebracht.

Toen we bij de bespreking van het Verrebroekdok tijdens de vorige zittingsperiode bij monde van Hugo Van Dienderen voorstelden om het Verrebroekdok niet te bouwen maar het Doeldok om te bouwen, werden we uitgelachen als dromers die fietsten in de lucht. De economische noodzaak van het Verrebroekdok heette zeer groot te zijn en de ombouw van het Doeldok zou te veel kosten. Vandaag zie ik echter het tegenovergestelde. Beleidsverantwoordelijken van de haven plaatsen vraagtekens. Ik kom daar nog op terug bij mijn mondelinge vragen. Deze beleidsverantwoordelijken zeggen hetzelfde als wij twee of drie jaar geleden, namelijk dat de ombouw van het Doeldok wel eens niet zoveel zou kunnen kosten. Wie heeft ons toen dan wat wijs gemaakt ? Wat zit hier allemaal achter ? Er werden toen ook allerlei studies gemaakt over

Stassen

de economische noodzaak van de bouw, liever vandaag dan morgen. Ik ben benieuwd wat daar op het terrein van zal terechtkomen.

Mijnheer de minister, is het aan het eind van dit millennium nog mogelijk dat een dorp moet verdwijnen voor economische expansie ? Ik pleit voor een geloofwaardige inbreiding. Daar bestaan mogelijkheden voor. Er zijn mensen met perfect realiseerbare voorstellen. Investerings tot 50 miljard frank zijn mogelijk. Zo wordt een grote tewerkstelling gerealiseerd.

Zal men de Waaslandhaven gebruiken waarvoor ze gebouwd is, namelijk voor economische industriële havenactiviteiten, en niet voor het scheppen van zandvlakten, speculaties met industriegronden en het oppotten van strategische reserves voor over honderd jaar ? Het economische sprookje dat we voortdurend te horen krijgen, heeft voor heel wat miskleunen gezorgd. Ik heb ze vernoemd.

Als Vlaanderen pretendeert het beter te doen, kan ik maar één ding zeggen : behoud Doel en pas de plannen aan in de door ons voorgestelde richting. Wij hebben niet het alleenrecht op de waarheid, maar zorgen wel voor enkele realistische denkwijzen. U hebt een economisch been om op te staan, namelijk dat van de geloofwaardige groei. Waarom dan megaprojecten, gevolgd door megakaters ? Dat zou pas een mooie kerstboodschap zijn van de Vlaamse regering.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de maand juni hebben we al een interpellatieronde over dit dossier gehouden. Waarom zitten we hier nu samen ? In de eerste plaats omwille van onze betrokkenheid bij de leefbaarheid van de leefgemeenschap van Doel. De directe aanleiding was het uitlekken van een zogenaamde geheime nota van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Zeeschelde, zetel Sint-Niklaas, die was gericht aan de Vlaamse regering. De nota heb ik hier ter beschikking. Ik zal er ook uit citeren.

Men verwijst onder meer naar de studie die een studie bureau heeft uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest. Het meest interessante en frappante stuk is het voorstel van beslissing dat deze dienst adviseert aan de Vlaamse regering.

Ik citeer : 'De Vlaamse regering stelt op basis van de verschillende uitgevoerde wetenschappelijke studies vast dat, naarmate het containerdok en de industrialisatie van de Waaslandhaven verder uitgebouwd worden, de leefbaarheid van Doel op een aanvaardbaar niveau op halflange termijn niet kan worden gegarandeerd. Van milderende maatregelen kan enkel een vertragend effect, en dan nog slechts voor een heel korte periode, worden verwacht.

Ten tweede beslist de Vlaamse regering dan ook de huidige stedenbouwkundige bestemming van en rond Doel te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de industriële portuaire bestemming van het Linker-Scheldeoevergebied.

Ten derde gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken, om in samenwerking met de partners van de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linker-Scheldeoevergebied, de uitvoering van de hoger vermelde beslissingen op de meest aanvaardbare wijze te doen verlopen, zowel naar timing als naar sociale en financiële invullingen.

Inzake de verdere aanleg van de Waaslandhaven zal de regering beslissen volgens dit advies, en gelast de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linker-Scheldeoevergebied en het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen een strategisch plan op te stellen voor de verdere uitbouw van de Waaslandhaven, en gelast de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linker-Scheldeoevergebied en het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen om samen met het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, een beleidsovereenkomst af te sluiten naar aanleiding van de wijziging van bestemming van een deel van het industriegebied naar havengebied. Deze overeenkomst regelt in het bijzonder de vergoeding voor deze overheveling'.

Mijnheer de minister, u zult begrijpen dat we op het ogenblik dat we deze nota in handen kregen, meer dan enige argwaan voelden opkomen tegen de nakende beslissing. Vanuit onze bekommernis om de leefbaarheid van het Scheldedorp Doel en zijn inwoners, meenden we dat het terecht was om u nog eens aan de tand te voelen.

Dit is een principiële discussie. We moeten dansen op een slappe koord tussen enerzijds economie en ruimtelijke ordening en anderzijds het leefmilieu. Wat primeert in deze discussie : het welzijn van een deel van onze Vlaamse bevolking, of de welvaart van de Vlaamse bevolking ? Zal men omwille van

Wymeersch

een factor die de welvaart eventueel kan doen stijgen, de leefgemeenschap van Doel opofferen ?

Mijnheer de minister, we willen nog aanvaarden dat de Antwerpse haven uitbreiding nodig heeft, en dat ze in uitbreiding voorziet voor haar potentieel, en in het bijzonder haar containerpotentieel. Maar de tijd dat alles en iedereen klakkeloos moest buigen voor economische en financiële aspecten, is voorbij. Allen die van deze streek afkomstig zijn, redeneren vanuit de menselijke factor.

Mijnheer de minister, hier komt een cultuur in het gedrang. Het verleden heeft reeds aangetoond – zeker in deze regio – dat plannenmakers en economische studies niet altijd moeten worden geloofd. De huidige situatie op Linkeroever is daar een levend bewijs van. Dat het Waasland en een overgroot deel van de parlementsleden uit die streek hiertegen in opstand komen, is dan ook logisch.

Het gaat hier niet zomaar om een stukje Antwerpse haven, maar over de Waaslandhaven. Decennia geleden heeft men een eerste inbreuk en inbraak gepleegd op Waas grondgebied. Wij dragen daar nu de lasten van op het vlak van leefmilieu, veiligheid, mobiliteit, enzovoort. Kortom : wij dragen hiervan de lasten met betrekking tot de leefbaarheid voor onze streek.

Als antwoord hierop horen we vaak het argument dat de Antwerpse haven door middel van de aanzienlijke tewerkstelling een belangrijke bijdrage heeft geleverd – en nog steeds levert – tot de economische ontwikkeling en de welvaart van de Wase bevolking. Wij geven grif toe dat die tewerkstelling een belangrijk gegeven is. Dit kan evenwel op zichzelf geen reden zijn om onbeperkt gebieden op te offeren voor de ongebreidelde expansiedrang van een havengebied.

Het is bijvoorbeeld niet omdat ik een leven lang kan werken bij een goede werkgever en er goed mijn boterham kan verdienen, dat dit hem het recht geeft om zonder verder verhaal en enige argumentatie mijn achtertuin in te palmen om er een atelier in neer te poten. Neen, het is niet meer dan billijk en rechtvaardig dat zoiets enkel kan gebeuren mits mijn toestemming en medewerking en rekening houdend met mijn voorwaarden. Zo stellen we ons in het Waasland ook op met betrekking tot dit dossier.

Alhoewel ik niet wil ontkennen dat er bij velen nog twijfel bestaat over de noodzaak van deze bijkomende containerterminal – en ik verwijs hierbij naar vroegere discussies om te beklemtonen dat bij voorspellingen enige voorzichtigheid is geboden – kan ik nog aannemen dat de haven op korte en middellange termijn meer capaciteit kan gebruiken. We zijn ook bereid hier deels aan tegemoet te komen, maar dan wel uitgaande van het feit dat een inname van gronden op Linkeroever door een nieuwe containerterminal enkel mag gebeuren op grond van strikte regels.

In die zin hebben we naar aanleiding van vroegere debatten in deze commissie reeds een pleidooi gehouden, samengevat in een motie van onze fractie die werd medeondertekend door de heer Penris. Ten behoeve van de heer Stassen kunnen we ook aankondigen dat onze Antwerpse fractie in de gemeenteraad in die zin enkele amendementen zal indienen als dit dossier op dat niveau en op andere niveaus ter stemming zal worden voorgelegd. Wij nodigen hem en zijn geloofsgenoten dan ook uit om die amendementen, die ook aan zijn bekommernissen tegemoetkomen, te steunen.

Mijnheer de minister, wij verzoeken u met de volgende vraag en de volgende voorwaarden rekening te houden. Wij vertrekken daarbij vanuit de leefbaarheidsstudie van professor Allaert waarmee in het unaniem advies van de Havencommissie geen rekening werd gehouden. Wij vragen u hierbij uitdrukkelijk rekening te willen houden met deze leefbaarheidsaspecten, meer bepaald met het vijfde en het achtste principe. In het vijfde principe wordt gesteld dat er een bepaalde afstand dient te zijn tussen het noordelijke punt van het Doeldok en de Doelse woonkern, terwijl het achtste en afsluitende principe stelt dat Doel slechts leefbaar is als de samenhang tussen alle opgesomde principes wordt nageleefd. Professor Allaert stelt dus duidelijk dat alle principes op elk moment en in hun volledige betekenis tegelijkertijd moeten worden gerespecteerd om een leefbaar Doel mogelijk te maken.

Mijnheer de minister, wij wensen ook rekening te houden met de fameuze lijn-De Bondt, ook wat een latere industriële inname betreft. Daarom hebben we het bijzonder moeilijk met de geplande MIDA 1 en MIDA 2. Dit alles kan betekenen dat men de variant-A7 hertekent of aanpast, rekening houdend met de genoemde garanties die men vanuit deze verschillende invalshoeken vraagt. Deze garanties betreffen enerzijds de leefbaarheidsaspecten zoals die zijn geformuleerd door professor Allaert en anderzijds de indertijd getrokken lijn-De Bondt. Het gaat hier om het afwegen van mensen tegen containers, van een dorp tegen een ha-

Wymeersch

veninfrastructuur, van een leefgemeenschap tegen een zware infrastructuur.

Dat de signalen uit Doel misschien niet als eenduidig overkomen, kan en mag niet de indruk wekken dat niet steeds meer mensen weg willen. Sommigen willen weg omdat ze de onzekerheid niet langer verdragen, anderen omdat ze geen geloof meer hebben in een goede afloop. Het meest nefaste zou echter zijn dat er een terminalbesluit zou komen dat voor Doel een terminaal besluit zou betekenen, namelijk een containerbesluit zonder Doelbesluit of een lange doodstrijd voor een vriendelijk dorp, voor een milieuvriendelijke omgeving en voor een van de laatste restanten van de Wase cultuur.

Mijnheer de minister, we hebben overigens nog maar weinig gezien van het maatschappelijk debat dat u hieromtrent beloofde. Het gaat niet enkel om een dorp. Doel is stilaan een symbool geworden. We kunnen en zullen nooit akkoord gaan met een inbuffering van Doel. Doel mag geen Bokrijk worden. We zullen ook nooit akkoord gaan met een kortetermijnevaluatie. Als u een beslissing neemt, moet u er ook voor zorgen dat in geval van onteigening de nodige financiële middelen aanwezig zijn.

Overweegt u de in de nota geadviseerde wijziging van de bestemming van het gebied van en rond Doel ? Werd ten tweede al de opdracht gegeven om een globaal sociaal en financieel begeleidingsplan uit te werken voor de gemeente Doel ? Zijn daar op dit ogenblik de financiële middelen voor ? Wanneer zal het maatschappelijk debat plaatsvinden, of wordt dit op de lange baan geschoven ? Is de minister bereid om rekening te houden met de studie van professor Allaert en de lijn-De Bondt ? Ziet de minister mogelijkheden om het plan-A7 bij te sturen om zo tot een haalbare wisselwerking tussen Doel en de havenuitbreiding te komen ? Wanneer wordt deze beslissing genomen ?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Voorzitter, mijnheer de minister, ik zal beknopt en duidelijk mijn visie weergeven. De voorbije maanden heb ik met veel mensen uit Doel gesproken : burgers uit verschillende maatschappelijke groepen, vrouwen en mannen, jongeren en ouderen. Ik heb ook geluisterd naar beleidsverantwoordelijken uit diverse partijen in de gemeente Beveren. Ik heb zaterdag de verslagen van de gemeenteraden van Beveren over dit

onderwerp nog eens nagelezen. De vele brieven die ik in de voorbije maanden heb ontvangen, heb ik herlezen. De studies over de havenuitbreiding en de leefbaarheid van Doel heb ik grondig bestudeerd.

Bij de voorbereiding van deze interpellatie moest ik terugdenken aan een jeugdervaring. Ik zag opnieuw het beeld van de moedige maar ongelijke strijd van mijn vader tegen de onteigening van zijn landbouwbedrijf voor een noodzakelijk groot infrastructuurwerk. Ik zag opnieuw het beeld van de bijna tien jaar rusteloze onzekerheid voor de onteigening. Ik heb dan ook veel begrip voor de menselijke gevoelens van machteloosheid, angst en groeiende woede. Het is absoluut noodzakelijk dat de regering snel en duidelijk een beslissing neemt, en alle gevolgen daarvan kenbaar maakt.

Twee jaar geleden heb ik mijn uitgangspunten inzake dit dossier geformuleerd, en deze zijn nog niet veranderd. Ten eerste pleit ik voor een evenwichtige, duurzame en gefaseerde ontwikkeling van het Waasland en de Linkeroever. Ten tweede moet naast de economische ontwikkeling met het ruimtebeslag voor havenindustrie en wegeninfrastructuur, open ruimte blijven behouden voor landbouw, natuur en rust. Alleen op deze wijze blijft het Waasland de volgende eeuw leefbaar voor onze kinderen en kleinkinderen. Zowel Doel als Kallo, Verrebroek en Kieldrecht moeten in de 21ste eeuw moderne, leefbare dorpen zijn. Dat betekent veel meer dan de instandhouding van een enge dorpskern : een polderdorp leeft en ademt met de omringende polder. Dorpsgemeenschappen verplaatsen is voor mij niet het model van ruimtelijke ordening in het jaar 2000, maar is iets uit een voorbije periode of uit andere landen.

Alle Vlaamse havens moeten samenwerken en zijn complementair. De beperkte middelen moeten meer oordeelkundig worden aangewend. Dit veronderstelt bewuste keuzes door de Vlaamse regering.

Mijnheer de minister, op 12 juni heb ik in deze commissie het volgende gezegd : 'Het is niet de bedoeling van het Waasland om nieuwe ontwikkelingen die voor de toekomst van de haven van levensbelang zijn, te dwarsbomen. Teneinde de streekbelangen van het Waasland maximaal te behouden en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven evenwichtig en verantwoord te laten verlopen, moeten de nieuwe ontwikkelingen binnen de hierna geschetste voorwaarden verlopen. De stad Antwerpen, het havenbedrijf en het Vlaams Gewest moeten zich realiseren dat een belangrijk

De Meyer

deel van de ontwikkeling van de haven zich in de 21ste eeuw zal afspelen op Waas grondgebied. Er moet bijgevolg rekening worden gehouden met het Waasland. Als Vlaams minister zult u best begrijpen dat het Waasland op het vlak van politieke vertegenwoordiging meer is dan een federaal minister en een Europees parlementslid. Laat dit duidelijk zijn.

De voorwaarden waarover ik het had, moeten als een geheel worden beschouwd. Een eerste voorwaarde is – in toepassing van het principe van duurzame ontwikkeling – dat de havenuitbouw gefaseerd moet verlopen en dat er geen onoordeelkundige en te vroege inname van gronden mag zijn. Ten tweede moet er een globaal ruimtelijk concept zijn met aandacht voor industriële en havenfuncties, maar ook voor de leefbaarheid van de woonkernen, de landbouwfunctie van de polderdorpen, de mobiliteit en de gevolgen voor het ommeland. Ten derde moet de industriële functie van een deel van Linkeroever worden gehandhaafd omwille van het ernstig beschadigde industriële weefsel van het Waasland. Ten vierde moet op lange termijn de leefbaarheid van de woonkernen in de directe omgeving van de Waaslandhaven worden gegarandeerd op basis van voorafgaande bijkomende vervulling van maatregelen en voorwaarden. Ten vijfde moet de medezeggenschap van het Waasland omtrent het beheer van de Waaslandhaven behouden blijven. Dit was de teneur van mijn interpellatie van 12 juni.

Het standpunt van het schepencollege van de gemeente Beveren en ook van uw partij kan worden samengevat in vier beleidsopties : behoud van een leefbaar Doel, gefaseerde duurzame ontwikkeling van Linkeroever, mobiliteit binnen grenzen, en herstel en versterking van gebroken evenwichten inzake het medebeheer van de Linkeroever.

Professor Allaert schrijft in zijn studie Leefbaarheid van Doel : 'Behoud en inbuffering van Doel zou bij de inplanting van een containerdok, inplantingsvariant A7, betekenen dat er geen containerbehandeling mogelijk is in het meest noordelijke deel van de westelijke containerkaai. Naast deze 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.' Deze twee voorwaarden zijn volgens hem essentieel om Doel leefbaar te houden voor de volgende generaties.

Mijnheer de minister, ik herhaal het, er moet in dit dossier snel duidelijkheid komen. De verdere ontwikkeling van de haven en de industrie op een deel van de Linkeroever kan mits een aantal verstandige en milderende maatregelen wel in overeenstemming worden gebracht met het voortbestaan van de leefgemeenschap Doel. Als u niet bereid bent de zogenaamde Doellijn van professor Allaert te volgen, zou u ook kunnen onderzoeken om het containerdok meer oostelijk in te planten. Is het niet humaner een bedrijf te onteigenen en te hervestigen dan een heel dorp ?

De voorziene MIDA's beantwoorden vandaag niet aan een economische noodzakelijkheid voor nieuwe industriële vestigingen. Er ligt nu al 800 hectare aan reservegronden op bedrijven te wachten. Deze MIDA's zijn voor de komende decennia uitsluitend een bergingsterrein voor baggerspecie. Het strookt niet met uw consequente houding en die van uw kabinet, mijnheer de minister, dat u deze open ruimte onherroepelijk laat verloren gaan. Trouwens, er zijn alternatieven en uw ingenieurs weten dat.

Sommigen pleiten voor een begeleid herlokalisatieplan voor Doel. Hoeveel zou een dergelijk plan kosten ? Hoeveel miljarden reserveert u daarvoor in de komende begrotingen ? Wat zijn de sociale en menselijke lasten hiervan ? Is het momenteel juridisch mogelijk het woongebied Doel en het omliggende landbouwgebied te onteigenen ? Op basis van welke juridische grondslag moet dat dan gebeuren ?

Mag ik de suggestie doen om een aantal studies over de ontwikkeling van Linkeroever van tien of twintig jaar geleden nog eens opnieuw te lezen ? Mocht u over te weinig tijd beschikken, lees dan alleen de pleidooien om miljarden te investeren in Doeldok. Deze leetuur is een les in bescheidenheid voor onze grote plannenmakers. Mijnheer de minister, ik vraag u nogmaals, mede in naam van de inwoners van Doel, om een snelle en duidelijke beslissing te nemen.

Thuis, in mijn bureau, hangt een prachtige ets van de Wase polders van de kunstenaar Romain Malfliet. Ik hoop dat onze kinderen nooit moeten leven met slechts de herinnering aan dit landschap, maar dat de dingen die echt en levensnoodzakelijk zijn – zoals de historicus Van Isacker in 'Het land van de dwazen zegt' – hun nooit meer ontstolen zullen worden.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, alle studies wijzen op een sterke stijging van de containertrafik. Bijgevolg gaat de haven van Antwerpen met de geplande containerkade ongetwijfeld een grote toekomst tegemoet. Toekomstgericht investeren is de boodschap.

De Antwerpse haven mag zeker en vast de boot niet missen. Ze breidt de laatste vijftien jaar steeds maar uit. Vijftien jaar lang al gebeurt dat op de Wase Scheldeoever. Ik vind een bloeiende haven op zich een mooie zaak, maar als Waaslander moet ik tegelijk wijzen op de keerzijde van de medaille. In de Antwerpse havenkringen durft men het al eens vergeten, maar in het Waasland, meer bepaald in de polder, wonen dus mensen. Ik heb sterk de indruk dat de plannenmakers daar tot dusver weinig of geen rekening mee houden. Het dossier Doel is daar een schrijnend voorbeeld van. Al bijna een kwart eeuw zit dit dorp van nog amper duizend inwoners in de wurggreep van de haven en de industrie.

In 1978 besliste de toenmalige staatssecretaris dat Doel, na een versmachtende bouwstop van tien jaar, definitief mocht blijven. Er werd opnieuw geïnvesteerd, maar het zwaar geschonden geloof van de bevolking in de politici was nauwelijks te herstellen. Vandaag lijkt Doel in hetzelfde bedje ziek te zijn, al is ziek eigenlijk niet de goede omschrijving. Doel ligt nu in comateuze toestand. Om het Scheldedorp nog uit die toestand te halen zal er veel, zeer veel politieke moed nodig zijn. Mijn boodschap is klaar en duidelijk : ja aan de groei van de haven, maar evenzeer ja aan een goede oplossing voor de bevolking van Doel.

Bij de onteigeningsgolf in de jaren zeventig en tachtig zijn er grote misbruiken gebeurd. Willekeur was vaak troef. De mensen van Doel hebben meer dan ooit recht op klare taal. Als de Vlaamse regering vindt dat de leefbaarheid van Doel niet langer kan worden gegarandeerd, moet ze haar verantwoordelijkheid opnemen en voldoende financiële middelen uittrekken voor een billijke vergoeding op basis van reële waarden. Men moet hoe dan ook voorkomen dat de bevolking van Doel een tweede keer wordt getroffen door willekeurige onteigeningen en politieke laksheid. We moeten de moed hebben om verder te kijken dan het dossier van de containerkade dat momenteel voorligt.

De havenverantwoordelijken zijn ambitieus en denken alleen in termen van groei. Maar als de haven verder wil uitbreiden, dan vrees ik voor de toekomst van de hele polder. Laat men de plan-

nenmakers hun gang gaan, dan staan niet alleen Doel maar ook andere dorpen op het spel. Ik wil de havenontwikkelaars dan ook dringend adviseren rekening te houden met een aantal beperkingen op ecologisch en ruimtelijk vlak. Dertig jaar geleden, toen de plannen werden opgemaakt, waren deze beperkingen nog niet van toepassing. Nu nog staan een aantal projecten op stapel die ruimtelijk noch milieuhygiënisch te verantwoorden zijn. Een dok vlakbij de woonkern van Kieldrecht is daar een schoolvoorbeeld van.

Een groeiende haven en bijkomende jobs zijn ongetwijfeld belangrijk. Maar hetzelfde geldt voor de mensen uit de polder. Ze moeten niet worden opgegeven als een uitstervend ras. Het wordt tijd dat we de moed opbrengen om duidelijk te bepalen hoe ver de haven nog kan uitbreiden op de bodem van het Waasland. De huidige bewoners en de jonge generatie hebben het recht om te weten wat hun te wachten staat. Laat een schrijnend dossier als dat van Doel er tenminste één zijn waaruit we lessen hebben getrokken.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : In maritieme kringen wordt de nood aan bijkomende containerbehandelingscapaciteit reeds lang gevoeld. Het containervervoer zit immers wereldwijd in de lift. Vooral in Antwerpen kent het een enorme groei. De eerste helft van dit jaar heeft Antwerpen zijn containerrecord gebroken met 16 miljoen ton. Tijdens de tweede helft van het jaar is die groei nog spectaculairder geworden. Antwerpen is de snelst groeiende containerhaven in de wereld. Binnen de Hamburg-Le Havre-range steekt ze Hamburg stilaan voorbij. Op wereldvlak maakt de Antwerpse haven zich op voor een plaats in de top tien.

Afgelopen zomer bevestigde de Grand Alliance, een van de grootste rederijkartels, haar vertrouwen in Antwerpen als containerhaven, door resoluut te kiezen voor een aanloop bij Noordnatie. Deze stouwer beschikt op zijn nieuwste Scheldeterminaal, de Noordzeeterminaal, over een capaciteit van 600.000 TEU maar zal, rekening houdend met de exponentiële groei van deze markt, in het jaar 2000 reeds verzadigd zijn. Hetzelfde geldt voor de Europaterminal van Hessenatie. Ook deze zal dan zijn volle capaciteit van 650.000 TEU hebben benut. Achter de sluizen, voornamelijk van het Delwaide-dok, draait men al lang vol aan 585.000 TEU. Er is dus duidelijk nood aan bijkomende behandelingsruimte.

Penris

Op 20 maart verklaarde de minister in deze commissie dat alle studiewerk terzake was beëindigd en dat de Vlaamse Havencommissie nog voor het zomerreces advies zou uitbrengen. Een daaropvolgende omvattende beslissing van de Vlaamse regering mocht ongeveer in augustus worden verwacht. Op 27 mei bracht de Havencommissie een unaniem positief advies uit over de aanleg van dit getijdendok. In de gegeven omstandigheden en rekening houdend met het feit dat de Vlaamse havens niet altijd elkaars vrienden zijn, is dit beslist vermeldenswaardig. De leden van de commissie waren onder de indruk van de geweldige opbrengstratio van het project : 5 tot 6 in internationale context en 2 tot 2,5 in Belgische context. Het marktaandeel van Vlaanderen in de containeroverslag zou in belangrijke mate worden versterkt : 95 procent van de nieuw aan te trekken containers zou afkomstig zijn uit het buitenland. De bijgaande mobiliteitsanalyse had trouwens uitgewezen dat juist door de geplande ligging van de terminal, de bestaande verkeersinfrastructuur in de regio, vooral in de Liefkenshoekunnel, zou worden geoptimaliseerd.

Half oktober zouden deze gegevens nogmaals worden bevestigd en openbaar worden gemaakt door de publicatie van het boek van professor Verbeke cum suis over de economische betekenis van zeehavenprojecten. Dit meesterwerk, dat op het vlak van de theoretische transporteconomie daadwerkelijk als baanbrekend mag worden beschouwd, toonde nogmaals aan dat voornamelijk de reders en de containeroperatoren de vruchten van dit project zullen plukken. Ze zullen immers aanzienlijke tijdwinst realiseren en kunnen besparen op hun congestiekosten, wat Antwerpen als aanloophaven nog aantrekkelijker zal maken.

Aan de andere kant maakte deze studie ook duidelijk dat Antwerpen, bij niet-uitvoering van het project, zijn aandeel in het containerverkeer binnen de Hamburg-Le Havre-range met 13,4 procent zou kunnen zien dalen. De auteurs dringen dan ook aan op een snelle realisatie. Eind september wist de Antwerpse Lloyd uit goede bron dat het bestek voor de aanbesteding reeds klaar lag bij de Afdeling Zeeschelde van het betrokken departement. Vanaf dat ogenblik wachtte men enkel nog op het groen licht van de Vlaamse regering. Deze beslissing, die sinds augustus uitbleef, werd vervolgens op 21 oktober verwacht. Rond die tijd lekte echter een interne nota van de administratie uit waarin stond dat Doel in de weg zou liggen van de containerterminal en dus zou moeten verdwijnen. Hoe-

wel dit manifest onjuist is en op geen enkel ogenblik door het havenbedrijf werd gevraagd of zal worden gevraagd, hielp dit bericht de reeds bestaande commotie aanwakkeren. De beslissingdatum werd wellicht om die reden nogmaals verschoven naar half december. Dat is rond deze tijd van het jaar. In havenkringen wordt terecht aangedrongen op een spoedige beslissing. Elke extra vertraging gaat immers ten koste van de haven, de havengemeenschap en de Vlaamse economie. Ook de Doelenaren hebben eindelijk recht op duidelijkheid.

We gaan uit van twee vaststellingen. Enerzijds heeft de bezorgdheid van de Doelenaren in grote mate, en niet ten onrechte, te maken met de vrees voor een volledige insluiting. Anderzijds is een nieuwe terminal onvermijdelijk. We moeten dan ook onderzoeken in welke mate het terminalproject, dat het noordelijke en braakliggende gedeelte van de Waaslandhaven eindelijk kan valoriseren, kan worden gerealiseerd zonder de opspuitingen van MIDA-1 en MIDA-2.

Zolang de industrie niet duidelijk laat weten dat er in het havengebied zelf onvoldoende grond is voor de onmiddellijke investeringsbehoeften, heeft de gemeenschap geen nieuwe braakgrond nodig. De Doelenaren kunnen hun groene corridor naar Verrebroek dan ook behouden.

Er moet wel een oplossing worden gevonden voor de 27 miljoen kubieke meter uitgravingsspecie en voor de 3 miljoen kubieke meter verdiepingsspecie. Een deel van de specie kan opnieuw in het Doeldok worden gestort, en een ander deel kan worden gebruikt voor de ophoging van de behandelingsterreinen. Maar wat gebeurt er met de rest ?

Mijnheer de minister, ik wil u twee concrete vragen stellen. Mijn eerste vraag is in het belang van de havengemeenschap. Wanneer wordt er over dit dossier een definitieve beslissing genomen ? Mijn tweede vraag is in het belang van de Doelenaren zelf. Welke uitwijkmogelijkheden zijn er voor de specieverwerking als men de opties van MIDA-1 en MIDA-2 niet volgt ?

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele maanden geleden hebben we het al over deze problematiek gehad. De meeste partijen hebben vandaag hun standpunt herhaald. Iedereen heeft terecht de smeekbede geuit om spoedig over alle aspecten

Dumez

van het dossier tegelijkertijd een beslissing te nemen.

Ik ben het met mevrouw Maes eens dat de leefbaarheid ter plaatse er al lang op achteruitgaat. Dit komt niet alleen door de havenontwikkeling in de jaren zestig, maar ook door de kerncentrale. Het is niet prettig een kerncentrale naast je deur te hebben. Dat element is trouwens nog niet naar voren gekomen, maar ik denk dat iedereen het daar wel over eens is.

Het probleem werd erger omdat de overheid tientallen jaren geleden haar beleid niet consequent heeft doorgevoerd. We zitten nu wel met dat probleem. We mogen in de toekomst niet opnieuw dezelfde fouten maken. Ik vind de smeebede voor een spoedige beslissing over alle aspecten tegelijkertijd dan ook terecht.

Ik heb alle begrip voor de elementen die al aan bod zijn gekomen. Ik wil ze niet minimaliseren door ze als een nostalgisch element voor te stellen, zoals onder meer professor Van Isacker doet. Ik heb daar alle begrip voor, maar we moeten het wel relativeren. Ik wil dan ook een aantal andere aspecten benadrukken. Als men steeds zo nostalgisch zou zijn geweest, was er in Vlaanderen honderd jaar geleden geen spoorweg aangelegd, was er misschien geen havenontwikkeling geweest en waren er geen goede wegen, die nu onze troef in Europa zijn. De welvaart zou dan veel kleiner zijn geweest.

We moeten dus alles tegenover elkaar afwegen en de verhoudingen bekijken. Ik zal dat aan de hand van enkele cijfers doen. Ik ben het niet eens met de heer Stassen dat er te weinig onderzoeken zijn gevoerd. De economische noodzakelijkheid heeft immers niet te maken met onderzoeken, ze is een feit. De heer Penris heeft al cijfers aangehaald. De containerontwikkeling is nu al een feit. Ze is de toekomst van de maritieme economie, die goed is voor een derde van onze Vlaamse economie. De Antwerpse regio en de haven zijn dus een grote toegevoegde waarde voor Vlaanderen.

Er zijn ook gegevens over de gevolgen van de activiteiten van het containerdok. Ik heb het onderzoek van Technum opgevraagd. Dit kan dus niet als subjectief of niet-wetenschappelijk worden bestempeld. De cijfers zijn geen maximumcijfers, maar mediane cijfers. In 2010 kunnen er 4.415 nieuwe voltijdse banen bijkomen en in 2015 kunnen dat er 7.929 zijn. Dat is toch niet niks. We heb-

ben nu de kans om voor 8.000 gezinnen in het Waasland werkgelegenheid te creëren in de havensector. Dat element mag ook wel eens worden benadrukt.

Technum heeft ook de financiële toegevoegde waarde berekend. In 2010 kan 13,1 miljard frank terug naar de overheid vloeien. In 2015 kan dat tot 27,4 miljard frank oplopen. De onteigeningskosten zullen natuurlijk ook wel doorwegen, maar in verhouding tot de meerwaarde is dat maar een op twintig.

Als ik door dorpen in de omgeving van Doel rijd, valt het de laatste tien, twintig jaar op dat er elke week een nieuw huis staat. Men mag dus ook zeggen dat de aantrekkingskracht van de hele regio, onder meer door de economische draagkracht die men verkreeg, toch groot is. Als men zes maanden niet in Verrebroek is geweest, dan moet men opletten want er is een hele nieuwe straat met nieuwe woningen aangelegd. Het heeft dus ook voordelen. First things first. Ik ben het er wel mee eens dat welvaart slechts een voorwaarde tot welzijn kan zijn. Maar men mag de draagkracht van die welvaart toch niet verliezen. Laten we de tak waarop we zitten niet afzagen. We moeten de troeven die Vlaanderen heeft – onze ligging, onze maritieme economie – toch enigszins koesteren. Mijns inziens mag men daarvoor ook opofferingen doen. Wanneer men de proporties niet voldoende afweegt, dan heeft men het volgens mij bij het verkeerde eind. Wat ons allen aanbelangt, is dat de minister spoedig en gelijktijdig over de diverse facetten beslist.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Het voordeel van het feit dat men het laatst aan de beurt komt, is dat men geen cijfermateriaal moet aanhalen ter ondersteuning van een pleidooi. Mijn fractie kan zich aansluiten bij de meeste vragen van de andere leden. Het manifest dat hier werd rondgedeeld door een groep Doelenaren was ons reeds bekend. We kunnen ons grotendeels bij de inhoud ervan aansluiten, maar formuleren daarbij toch de volgende bedenkingen.

We kunnen, ten eerste, stellen dat de naamgeving van de haven van Antwerpen zich tegen de haven keert, zodat de zaken nogal eens vertekend worden voorgesteld. De haven van Antwerpen is natuurlijk niet de haven van deze stad alleen : het is in eerste instantie de haven van Vlaanderen. Sommige Antwerpenaren dragen misschien bij tot die verteke-

Voorhamme

ning. Dat betekent echter dat men er hier al eens een andere redenering dan in andere landen op nahoudt. De haven van Rotterdam wordt door de Nederlanders niet bekeken als de haven van alleen maar de Rotterdammers, maar als de haven van de Nederlanders. Ze wordt ook als zodanig behandeld. Antwerpen zou de expansie van zijn haven niet alleen mogen vragen : Vlaanderen in zijn geheel zou dat in principe moeten vragen. Ik verwijs hierbij naar de door een aantal leden aangehaalde effecten van een dergelijke expansie voor de ontwikkeling van Vlaanderen. De problematiek nu reduceren, zoals sommigen nog steeds proberen, tot een confrontatie tussen Antwerpen en het Waasland, of een gevecht tussen Antwerpen en het kleine Doel, vindt ik een onheuse behandeling van het dossier. Ik geloof evenmin dat de echte Antwerpenaren het zo willen voorstellen. Wie het dossier zo voorstelt, maakt het klimaat rond dit dossier slechter, wat niet nodig is. Niemand in Antwerpen kan beweren dat hij, wat dit betreft, niet begaan is met het lot van de Doelenaren. Wie hierbij betrokken is, is ook oprecht betrokken bij hun lot.

Ten tweede kunnen we niet om de vaststelling heen dat het project van de containerterminal-West, zoals elke verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen, zich hoofdzakelijk op de linkeroever zal voltrekken, dus in het Waasland, dus ook in buurt van het dorp waarover we het nu hebben. Dat heeft verstrekkende gevolgen voor de leefkwaliteit van dat dorp. We moeten dat erkennen en zouden er dan ook als dusdanig naar moeten handelen. We willen dit geenszins wegmoffelen in de behandeling van het dossier. Anderzijds wijst de bevolkingsevolutie van Doel op een tendens die daar reeds geruime tijd bestaat, namelijk het feit dat de jongere generaties het dorp verlaten omdat ze er blijkbaar geen toekomst zien. Deze evolutie is begrijpelijk voor wie geregeld deze regio bezoekt, maar werd niet gecreëerd door dit dossier. Dit wil niet zeggen dat we ervoor moeten pleiten dit dorp meteen van de kaart te vegen. De oudere dorpspopulatie heeft zeker ook zijn rechten, en we moeten naar hen luisteren. We kunnen echter al evenmin om deze evolutie heen. Nu met pleidooien komen om deze evolutie, die al een tijd bezig is, op miraculeuze wijze om te buigen, lijkt me al evenmin consequent.

De vraag van de Doelenaren, zoals deze in hun pamflet werd geformuleerd, is legitiem. Er mag geen politiek van voldongen feiten worden gevoerd. Er mogen geen voorlopige beslissingen worden genomen, met alle onzekerheid van dien.

Verder beklemtonen de Doelenaren zelf dat men geen valse en dus ongelooftwaardige hoop mag wekken. Wat betekent dat, nu alle voorafgaande procedurele stappen zijn gezet, we zo snel mogelijk tot een gelijktijdige besluitvorming moeten komen : daarvan zijn we een voorstander. Op het ogenblik dat men de aanleg en de fasering van de containerkade goedkeurt, moet men duidelijkheid bieden over de toekomst van Doel. We zijn dit aan de Doelenaren verplicht.

De beslissing moet zo nauw mogelijk aansluiten bij de verzuchtingen van de Doelenaren. We moeten rekening houden met oudere generaties die er wonen en die zich niet gedwongen willen zien om van de ene dag op de andere te verhuizen. Wie echter in de gegeven omstandigheden het woonklimaat in Doel niet meer leefbaar vindt, moet alle mogelijke begeleiding krijgen om op hetzelfde kwaliteitsniveau elders een toekomst op te bouwen. We vragen hierover snel duidelijkheid.

De toekomstige evolutie van de haven zal zich vooral voltrekken in het Waasland. Er moet dan ook snel duidelijkheid komen over de manier waarop het Waasland verder kan worden betrokken bij de uitbouw van de haven. Daarover is trouwens in brede kringen overeenstemming, zowel op de linker- als op de rechteroever van de Schelde.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik dank u van harte voor de organisatie van deze samenspraak.

Een paar weken geleden bleek bij de bespreking van de organisatie van onze werkzaamheden dat elke fractie een aparte gedachtewisseling wilde over de problematiek van het containergetijdendok en Doel. Elk commissielid wenste dat dit gesprek zou doorgaan voordat de Vlaamse regering een beslissing neemt in dit dossier. Men vond dat elke fractie vooraf een eigen standpunt moest kunnen mededelen. Dit lijkt me een adequate weergave van wat er toen in de commissie is gezegd.

Ik heb met bijzondere aandacht geluisterd naar de verschillende standpunten van de commissieleden. Hun vragen peilen niet naar het waarom van een genomen beslissing, ook al werden ze in de vorm van interpellaties gegoten. Ze zijn de uitdrukking van een grote bekommernis die zich op diverse deelterreinen situeert.

Baldewijns

Er is een bekommernis over de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van de Antwerpse haven, over de effecten hiervan op de tewerkstelling in een regio, over de ingrijpende gevolgen van een mogelijke inplanting op de linkeroever, over het optimaal gebruik van de ruimte, over de waarborg om het Waasland ten volle te betrekken in het havengebeuren in de eigen regio en tenslotte over de gevolgen van dit alles voor de mensen, inzonderheid de inwoners van Doel. Ik meende echter ook bezorgdheid te bespeuren voor de inwoners van verderop gelegen dorpen : Kallo, Verrebroek en Vrasene.

De vragen handelen globaal over de relatie tussen het containerdok-West en de leefbaarheid van Doel. De beslissing tot de bouw van het containerdok is een complexe aangelegenheid. De intekening van een dok wordt niet alleen door ruimtelijke aspecten bepaald, maar ook en vooral door hydraulische, morfologische en zelfs nautische aspecten. De haalbaarheid van het project dient niet enkel op technisch vlak te worden onderzocht, maar ook op planologisch vlak. De invloed op de omgeving, vooral wat de leefbaarheid van de woongemeenschap Doel betreft, moest grondig worden bestudeerd.

Niet minder dan drie volwaardige wetenschappelijke studies werden uitgevoerd. Ze bewezen dat de leefbaarheid van de woonkern van Doel ernstig wordt bedreigd, van zodra deze woongemeenschap zal worden omringd door de activiteiten van de havenindustrie. De beslissing over de leefbaarheidsproblematiek uitstellen totdat deze hinder de visu waarneembaar is, zou ten aanzien van de bevolking als niet ernstig en kortzichtig worden afgedaan. Daarom moet, samen met de beslissing over de bouw van het containerdok, een besluit worden genomen over de leefbaarheid van de woonkern van Doel. Dit aspect kwam naar voor als een gemeenschappelijke bezorgdheid, die ik dan ook tot de mijne zal maken.

De nota van de administratie Waterwegen waarnaar werd verwezen, is slechts één element in de voorbereiding van de definitieve beslissing tot het al dan niet aanleggen van het getijdendok. Het is een bondige samenvatting van het uitgebreide onderzoek en bevat suggesties die door mijn departement moeten worden uitgewerkt in een definitieve tekst voor de Vlaamse regering.

Een ruim maatschappelijk debat kan ons inziens plaatsvinden door de beslissing tot aanleg van het

getijdendok te koppelen aan de noodzaak van het uitwerken van een globaal sociaal en financieel begeleidingsplan. Het opstellen van dit plan zou gebeuren door de partners van de maatschappij die verantwoordelijk is voor het grond- en industrialisatiebeleid van het linker-Scheldeoevergebied, waartoe ook de gemeente Beveren, de intercommunale van het Land van Waas en het havenbedrijf behoren, samen met het Vlaams Gewest. Als ik in deze materie spreek over het Vlaams Gewest, dan denk ik vooral aan het eigen departement Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, het departement Financiën en Begroting, het departement Volksgezondheid, en de Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stedelijk Beleid en Huisvesting. Dit forum waarin de regio dus rechtstreeks is vertegenwoordigd, is de werkkring waarin het debat kan plaatsvinden. Dat debat moet uiteindelijk leiden tot het globaal sociaal plan dat ter uitvoering aan de Vlaamse regering zal worden voorgelegd.

Alle elementen zoals vergoedingswaarde, eventuele onteigeningen – ik spreek hier voorzichtig over, de bestemmingswijziging, het inpassen van bepaalde waardevolle elementen, de functie van een eventueel globaal of gedeeltelijk herlocatieplan, de herlocatie zelf, en de financiële middelen, moeten worden afgewogen binnen de wettelijke mogelijkheden. Het geheel moet passen in het raamwerk waarin voor de regio is voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarin zijn de grenzen aangegeven waarbinnen de havenontwikkeling in de toekomst zal plaatsvinden, en die over de tijdelijke grenzen van het verleden heengaan. Hierover werd door verschillende interpellanten gesproken.

De gesprekken die in het recente verleden werden gevoerd met de regionale en lokale autoriteiten – ook in deze commissie – en met de vertegenwoordigers van de lokale bevolking, leverden voldoende componenten om het tijdsaspect niet enkel als primordiaal te beschouwen en gaven aanleiding tot een noodgedwongen vertraging. Ik wens dit niet als een excuus naar voren te schuiven, maar het betreft hier een complexe en zeer ernstige aangelegenheid.

Mag ik er tot slot op wijzen dat de noodzaak bestaat om de ruimtelijke inplanting grondig te onderbouwen, welk concept er ook wordt gekozen. Na dit overleg en bezinningsproces, en na kennisname van de verschillende stellingen van vandaag, hoop ik op korte termijn een voorstel aan de Vlaamse regering te kunnen voorleggen en tot een besluit te kunnen komen.

De voorzitter : Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Nelly Maes : Ik wil de minister danken voor zijn bezorgdheid. Ik dank hem echter niet voor zijn antwoord, vermits hij er geen heeft gegeven. Dat kan ons enerzijds hoopvol stemmen, maar anderzijds kunnen we daar wantrouwig tegenover zijn. Dat hangt af van een aantal factoren, die ik vandaag niet wens te schetsen. Het ontgoochelt mij wel. De randvoorwaarden die de minister heeft genoemd, zijn natuurlijk niet de enige die bij deze beslissing in acht moeten worden genomen.

Aan de collega's die hebben gewezen op het belang voor de toekomst van de containertrafiek, zou ik willen vragen of zij ook een oplossing hebben voor de daaruit voortvloeiende mobiliteitsvraagstukken. In de dorpen vraagt men of de afwikkeling van het verkeer tussen de dorpen onderling, afzonderlijk van het zware containervervoer kan gebeuren. Ik stel echter vast dat men bezig is met de aanleg van een weg die toch weer voor de twee zal moeten dienen omdat hij uitkomt op de weg Kiendrecht-Verrebroek, een dorpsverkeersweg bij uitstek. Men troost ons door te zeggen dat dit maar voorlopig is en dat er nog een definitieve oplossing zal komen. Als u dan toch nog tijd vraagt, kunt u daar misschien een concrete planning voor opstellen.

Een tweede reden voor bezorgdheid en voor de noodzaak van een snelle beslissing, zijn de opspuitingen ten noorden van Doel. Ook die worden door de bevolking als een regelrechte bedreiging ervaren. Men is met andere woorden al bezig met het creëren van voldongen feiten. Ik betreur dat men bij de beslissing over het voortbestaan van Doel niet consequent is. Doel werd ingekleurd als woongebied met daaromheen zelfs een beperkte landbouwzone. Men had dit als uitgangspunt moeten nemen voor de verdere ontwikkeling. Nu worden de zaken voorgesteld alsof we daar geen rekening meer mee moeten houden en dat we voor een nieuwe beslissing staan.

Ik had ook graag gegevens in verband met de kostprijs. De diverse scenario's hebben op dat vlak nogal wat verschillende implicaties. Het spreekt vanzelf dat aan het creëren van de nodige voorzorgsmaatregelen ten behoeve van de leefbaarheid een prijskaartje hangt. Dat is ook het geval voor gedeeltelijke of volledige onteigeningen en herlokalisatie. Waarschijnlijk is dit in uw administratie nu al wel bestudeerd. Ik kan me moeilijk voorstellen dat men nog een blanco blad voor zich heeft.

Mijnheer de minister, volgens mij is dit een voorlopige interpellatie. U hebt het een vragenreeks genoemd. De vragen blijven vandaag meer dan ooit open. U hebt geen limiet vermeld. Hoelang gaat dit nog duren ? U zegt dat u op korte termijn een beslissing wilt nemen, maar dat heb ik u nog horen zeggen. Zo zei u al dat u onmiddellijk na de grote vakantie zou beslissen, in het najaar. We zijn straks hartje winter. Stelt u de beslissing uit naar het voorjaar ? Wordt het iets voor Pasen ? Ik zou wensen dat we precieze informatie krijgen, mijnheer de voorzitter, want tijd is hier een belangrijke factor.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, u weet dat ik veel respect voor u heb als minister en als bezorgde beleidsmaker. Maar met alle permissie, met uw antwoord van vandaag kan ik niet voor- of achteruit. Zoals mevrouw Maes terecht zei, bent u bezorgd om het dossier, maar dat wist ik al lang. Daar ging het vandaag niet om.

Langs de andere kant ben ik niet ontevreden over de standpunten die enkele partijen hebben ingenomen. Als men de tekst in de Handelingen over de interpellatie van 12 juni vergelijkt met wat sommige mensen vandaag hebben gezegd, zie ik dat Agalev bondgenoten heeft gekregen. De heer Cordeel heeft een standpunt ingenomen en een aantal zinnen uitgesproken die me zeer raak treffen en die ik grotendeels bijtreed. Wat het Vlaams Blok vandaag heeft gezegd, staat diametraal tegenover zijn standpunt van 12 juni. Spijtig genoeg blijft er in de CVP nog verdeeldheid. Ik hoop toch dat de heer De Meyer het voor een deel met me eens zal zijn.

Mijnheer de voorzitter, we zullen de krijtlijnen die we hebben getekend rond de randvoorwaarden voor de aanleg van de containerterminal, in een motie gieten. We zullen zien in welke mate de mensen die hier hun teksten hebben voorgelezen, ermee kunnen instemmen. Vorige keer zijn we erin geslaagd, mijnheer de minister, om u van standpunt te doen veranderen over het aan elkaar koppelen van de containerterminal en de toekomst van Doel. Na de opmerkingen van een aantal partijen hoop ik dat we kunnen doorgaan en dat we de krijtlijnen kunnen tekenen waarbinnen u tot een beslissing kan komen.

Mijnheer Dumez, we stellen op geen enkele manier de noodzaak van een containerterminal op Linkeroever in vraag. We zeggen alleen onder welke voorwaarden dat kan. Ik heb een concreet voorstel gedaan, mijnheer de minister.

Mevrouw Nelly Maes : Dat is schijnbaar duidelijk.

De heer Jos Stassen : Wie is schijnbaar duidelijk ? Wat wij zeggen, is veel duidelijker dan de woorden van partijen die intern van mening verschillen.

Mijnheer de minister ik hoop dat we via een motie uw standpunt, dat vandaag zeer onduidelijk was, gedeeltelijk kunnen vastleggen. Ik hoop dat we bij een volgende interpellatie over dit thema verder kunnen gaan dan dit antwoord.

De voorzitter : Mijnheer Stassen, we hebben deze gedachtewisseling in de vorm van een interpellatie gegoten. Het reglement bepaalt dat men een minister niet kan ondervragen over zijn intenties. De minister is onmiddellijk akkoord gegaan om te antwoorden op de interpellaties over een beslissing die nog niet is genomen. Ik denk dat we correct moeten zijn en in deze sfeer de gedachtewisseling moeten voeren.

De heer Jos Stassen : Ik deel de bezorgdheid van de minister en heb respect voor hem. Ik ben zeer blij met het standpunt dat een aantal partijen hebben ingenomen. Ik zal naar aanleiding hiervan een stemming uitlokken in het Vlaams Parlement. Ik hoop de beslissing van de minister te kunnen inpassen. Ik heb hem evenwel op geen enkele manier verweten dat hij niets heeft gezegd.

De voorzitter : Als de minister de teksten van de interpellatieverzoeken had afgewezen, zouden we, zeker volgens de letter van het Reglement, niets te vertellen hebben. Hij is onmiddellijk akkoord gegaan om wel ter beschikking te staan. Het is nuttig dat deze gedachtewisseling onder deze vorm kan plaatsvinden.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, ik ben zeer kort in mijn repliek. De minister heeft geen expliciet antwoord gegeven op een aantal expliciete vragen. Ik kan daar gedeeltelijk inkomen omdat ik heb begrepen dat voor de minister nog niet alles duidelijk is.

Ten tweede verheugt het mij dat mensen uit verschillende partijen in dit dossier stilaan naar elkaar toegroeien, op enkele kleine details na. Binnen deze commissie erkennen wij enerzijds de mogelijkheid van economische expansie van het havengebeuren, maar kunnen we anderzijds niet voldoende hameren op de leefbaarheid van de gemeente Doel. De minister heeft ook zeer duidelijk begrepen dat deze bekommernis niet alleen

slaat op de leefgemeenschap Doel, maar op de hele Wase regio en de poldergemeenschap.

Sta mij toe een stukje uit het Wase volkslied, dat weinigen onder u zullen kennen, te citeren : 'land in een gordel van stromen geprangd, vlakten der zee waarin polders zich spreiden'.

De voorzitter : U neemt het ons toch niet kwalijk dat wij dit volkslied niet kennen ?

De heer Frans Wymeersch : Neen, mijnheer de voorzitter, maar met uw politiek verleden ben ik ervan overtuigd dat u deze tekst misschien nog niet gezongen, maar toch zeker reeds bekeken hebt.

Ter afronding meen ik te mogen zeggen dat de minister de problematiek van een totale teloorgang van de poldergemeenschap, met als aanzet de situatie in Doel, duidelijk heeft aangevoeld.

Een belangrijk gegeven dat we uit deze discussie moeten onthouden, is het voorstel van de heer De Meyer om de containerterminal en -kade iets naar het oosten te verschuiven. Of dit technisch haalbaar is, weet ik niet. Het loont in ieder geval de moeite dit verder te onderzoeken.

Het is duidelijk geworden dat moet worden gezocht naar een samenhang tussen twee componenten : de leefbaarheid van Doel en omstreken – die volgens de meerderheid van deze commissie moet worden geconsolideerd -, en een zekere tegemoetkoming aan de economische expansiedrang van de regio, met de welvaart van de regio en de Antwerpse haven in het achterhoofd.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik dank de minister voor het bekend maken van zijn intenties, maar moet toch vaststellen dat de concrete vraag over de timing niet werd beantwoord. De minister heeft reeds verschillende data naar voor geschoven. In de commissie van maart vermeldde hij augustus 1997, maar we hebben toen niets gezien. Daarna zou het 21 oktober 1997 worden, maar ook op die dag kregen we geen beslissing te horen. Toen was er sprake van half december, en nu zegt hij dat de besluitvorming op korte termijn zal gebeuren. Wat is die korte termijn ? Is dat bijvoorbeeld vóór Pasen 1998 ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik wens eerst een woord van dank te richten aan de voorzitter. We mogen niet vergeten dat dit gesprek niet werd gezien als een echte interpellatie. Het was de bedoeling om alle fracties de gelegenheid te geven hun respectieve standpunten toe te lichten vóór een beslissing terzake. Ik heb hieraan graag meegeerkt. Ik betreur dan ook het verwijt dat ik bepaalde vragen niet zou hebben beantwoord.

Uiteraard zijn hier vragen op tafel gegooid die verder uitgediept dienen te worden. Ik denk bijvoorbeeld aan de mobiliteitsproblematiek, alhoewel deze reeds herhaaldelijk in studies aan bod is gekomen.

Ik wens van de gelegenheid gebruik te maken om te waarschuwen voor gelijktijdig koud en warm blazen : alles wat nu nog bijkomend wordt onderzocht, betekent een vertraging in de besluitvormingsprocedure. De uiteindelijke conceptkeuze zal een stempel drukken op het prijskaartje. Een pleidooi voor een verschuiving van de terminal heeft grote gevolgen voor de prijs.

Ik dank alle commissieleden voor de vrankheid waarmee ze hun stellingen naar voor hebben gebracht. Maar als ik al deze stellingen wil opnemen in mijn eigen schilderij, dan zal dit een bijzonder bont palet met veel kleurschakeringen en zonder eentonigheid worden. We kunnen proberen elkaar te sussen inzake enkele grote lijnen, maar

daardoor zal mijn schilderij nog niet eentonig worden. Het zal een expressionistisch werk worden.

In het verleden heb ik gezegd dat deze besluitvorming in het najaar tot stand zou komen. In de vragen worden verschillende data vermeld. Ik wil hier echter geen exacte datum op kleven. Ik wil wel binnenkort tot een besluitvorming komen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Penris en door de heer Stassen werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties ingediend. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Door de heer De Meyer en door mevrouw Maes en door de heer Cordeel werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

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

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.25 uur.*
