

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C178 – OPE16**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 maart 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de nieuwe studie van de K.U.Leuven waaruit zou blijken dat de Oosterweelverbinding economisch onverantwoord is	
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de resultaten van de studie van twee transporteconomen van de K.U.Leuven met betrekking tot de Oosterweelverbinding	
Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van de transporteconomen van de Katholieke Universiteit Leuven betreffende de Oosterweelverbinding	3
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Rotterdam Vooruit	8

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de nieuwe studie van de K.U.Leuven waaruit zou blijken dat de Oosterweelverbinding economisch onverantwoord is

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de resultaten van de studie van twee transporteconomen van de K.U.Leuven met betrekking tot de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van de transporteconomen van de Katholieke Universiteit Leuven betreffende de Oosterweelverbinding

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik vind het jammer dat de minister er daarnet niet was om het betoog van professor Proost rechtstreeks te aanhoren. Ik zal me beperken tot enkele markante citaten uit zijn onderzoek, dat toch enige verbazing wekt. Het onderzoek is gepubliceerd onder de weinig omfloerste titel ‘Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onverantwoord project is’. Het is niet het eerste onderzoek dat de professor verricht naar de Oosterweelverbinding. Hij heeft er vorig jaar ook nog een gepubliceerd, samen met zijn Antwerpse collega Bruno De Borger. Ditmaal heeft hij echter zijn onderzoek gebaseerd op een meer verfijnd transporteconomisch model.

De nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse die professor Proost samen met zijn doctoraatsstudent Saskia Van der Loo heeft gemaakt, besluit dat de tolscenario's die zich richten op het optimale gebruik van de bestaande capaciteit systematisch veel beter scoren dan de scenario's die de bouw van de Oosterweelbrug of -tunnel inhouden. Bijna alle scenario's die de bouw van nieuwe capaciteit bevatten, scoren qua algemene economische welvaart veel slechter dan enkele maatregelen om te proberen de huidige capaciteit veel beter te gebruiken. Zo zou alleen al het behouden van de huidige situatie, samen met het afschaffen van de tol op de Liefkenshoektunnel, een extra maatschappelijke baat opleveren van niet minder dan 600 miljoen euro. De Liefkenshoektunnel zou in 2012 eigendom kunnen zijn van de Vlaamse overheid. De vraag is onder welke voorwaarden dat zou kunnen gebeuren.

De economen besluiten dat ook zonder de Oosterweelbrug heel wat kan gebeuren om congestie rond Antwerpen aan te pakken. Los van de mogelijkheid de tol in de Liefkenshoektunnel af te schaffen, hebben ze ook scenario's onderzocht die tolheffingen op de diverse Scheldekruisende verbindingen instellen. Ook die scenario's scoren systematisch beter dan het BAM-scenario.

Minister, het valt op dat de Leuvense economen in hun kosten-batenanalyse de investeringskosten extreem laag hebben ingeschat. Zo rekenen ze met een investeringskost van slechts iets meer dan 1 miljard euro voor de bouw van de nieuwe Oosterweelverbinding, terwijl we allen weten dat die in de praktijk veel hoger zal liggen. Ze hebben bij hun negatieve externe kosten ook geen rekening gehouden met de verminderde vastgoedwaarde op het Eilandje, in het geval dat daar een viaduct zal komen. Eerdere studies hebben al uitgewezen dat die verminderde vastgoedwaarde enkele honderden miljoenen euro's zal bedragen.

Minister, ik weet het: het is een studie van één professor. U kunt zeggen dat er voor elke professor die a zegt, wel een pak professoren zijn die b zeggen. Het valt echter op dat professor Proost zich in goed gezelschap bevindt. De heer de Kort heeft in de plenaire vergadering ooit het verhaal van de tien kleine negertjes opgevoerd toen het ging over de

Groep van Tien. Die bleek nog goed samen te hangen, hebben we de dag erop mogen vernemen van Christian Leysen. De Groep Van Tien is ondertussen zelfs gegroeid. Ik heb echter de indruk dat de transporteconomen die nog hun hand in het vuur steken voor die Oosterweelverbinding, een groep van tien kleine negertjes is. Ondertussen verdedigen zowat alle transporteconomen die ik ken het project immers niet langer. Professor Willy Winkelmans, voormalig voorzitter van de Vlaamse Havencommissie verzet zich ertegen, net als professor Bruno De Borger, professor Walter Nonneman, die ondertussen voorzitter is van Universiteit Antwerpen en ooit nog topkabinetsmedewerker was. Er was ook econoom Geert Noels.

De voorzitter: Mijnheer Martens, uw tijd is bijna om. De minister weet perfect wat er in die studie staat.

De heer Bart Martens: Dat zullen we meteen merken. Ze heeft de studie al afgedrukt. Dat is al een goede zaak.

Professor Proost heeft de moeite gedaan om de maatschappelijke kosten-batenanalyse die BAM zelf heeft gemaakt, te actualiseren aan de hand van de nieuwe investeringskost. Dat kan de minister nog niet hebben gelezen in het rapport dat ze heeft afgedrukt. De professor komt tot de conclusie dat ook volgens die oude maatschappelijke kosten-batenanalyse van BAM zelf, het project geen 322 miljoen euro aan baten oplevert, maar een kost van 716 miljoen euro betekent.

Minister, bent u het eens met de conclusies van de studie van de K.U.Leuven? Zo ja, welke gevolgen verbindt u eraan? Zo neen, waarom bent u het niet eens? Klopt het dat de Liefkenshoektunnel tegen 2012 eigendom zou kunnen zijn van de overheid? Welke stappen moeten daartoe worden ondernomen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, we hebben hier daarnet de toelichting gehad over de studie waar deze interpellatie over gaat. U was daar niet bij aanwezig. Ik verwijt u dat niet. Ik vind niet dat u hier aanwezig moest zijn. Ik ga ervan uit dat u, of minstens uw diensten, met de studie vertrouwd zijn. De professor was wel een beetje ontgoocheld. Hij vertelde dat hij met de studie heeft geleurd en dat hij ze heeft overhandigd aan een aantal kabinetschefs. Hij heeft geen namen of kabinetten genoemd. Nadien heeft hij van de regering niet veel meer mogen vernemen, zo zei hij.

Ik betreur dat een beetje. Mocht ik in de regering zitten, zou ik zeer ongerust zijn geworden nadat ik kennis had genomen van die studie. De studie zegt immers zeer duidelijk – en wat mij betreft overtuigend – dat de Oosterweelverbinding maatschappelijk en economisch niet verantwoord is.

De heer Martens heeft al gewezen op het feit dat bijna de hele academische wereld vandaag dezelfde richting aan het uitgaan is. Op één uitzondering na: de theorie van mijn oude leermeester Guust Blauwens ken ik nog niet, maar hij durft soms verrassend uit de hoek te komen. Het zou me niet verbazen mocht hij de laatste verdediger van het project zijn. Maar ik weet het dus niet.

De academische wereld is het erover eens dat dit project niet kan. Dan is mijn vraag: wat is het standpunt van de regering ten aanzien van deze studie? Ik ga ervan uit dat u ze kent. Hoe gaat u ermee om? Is dat een element dat u meeneemt in uw besluitvorming, die nakende is? Zo niet, waarom niet? Dan moet u toch over een aantal argumenten beschikken om de thesis van deze professor en zijn studenten te weerleggen. Dan had ik die eventuele argumenten graag gekend.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, collega's, ik wil de aandacht vestigen op een aantal zaken die na de studie nog maar eens zijn opgevallen. We hebben rond het hele

Oosterweeldebat en het BAM-verhaal een vrij grote opstoot gekend van het burgerinitiatief, een vrij voluntaristische medewerking van én studiebureaus én deskundigen én architecten én planologen, en nu dus ook transporteconomen.

Het komt allemaal misschien wat laat in het debat, dat geef ik toe, maar voor mij wordt het hoe langer hoe duidelijker dat er meer dan één ding mis is met dit dossier. Het verhaal van de transporteconomen werd onlangs nog eens versterkt door professor Allaert, die al langer wijst op het ontbreken van een kosten-batenanalyse, die nu nog eens in het daglicht wordt geplaatst door de mensen van Leuven.

Telkens als er een nieuw element wordt aangereikt, en dat was ook zo bij de presentatie van Forum 2020 en het Meccanoscenario, kun je daar een idee over hebben. En zeker de Vlaamse Regering zal daar een idee over hebben. Maar wat mij daarbij stoort, is dat wij telkens moeten vaststellen dat er niet op wordt gereageerd, dat het niet wordt weerlegd. Er wordt heel flou iets over gezegd, in de zin van “we nemen dat mee”. Vandaag was het opnieuw zo. Vorig weekend werd dit bekendgemaakt in de pers. Mocht het onjuist zijn wat die mensen van Leuven komen vertellen, dan is het minste wat ik van de ministers en de regering verwacht, dat ze dat weerleggen en er een argumentatie tegen opbouwen. Maar neen, het blijft verdacht stil.

Wat ze hier vandaag gezegd hebben, is in die zin onthutsend dat het op hoofdlijnen onthullend is voor het project, zonder in detail te treden, en dat er met cijfers wordt bewezen dat we mogelijk op de verkeerde weg zitten.

Minister, hoe gaat de Vlaamse Regering daar nu verder mee om? Houden wij ons vast aan de datum van 31 maart? Voor mij mag het langer duren, als er een goede beslissing komt. Zolang de Vlaamse Regering vasthoudt aan de randvoorwaarden van maart 2009 en zich in die cocon hult, zullen we, telkens als er alternatieven worden aangereikt, er nooit kunnen op ingaan, omdat er in 2009 een beslissing is bevestigd die onze randvoorwaarden bepaalt en die ons eigenlijk geen bewegingsruimte en bewegingsvrijheid meer geeft om creatief naar oplossingen te zoeken. Komen er antwoorden van de Vlaamse Regering, die zegt dat ze alles zoekt wat een probleemoplossend vermogen in zich draagt, of blijven we bij de randvoorwaarden zoals ze vroeger zijn bepaald? Als dat laatste het geval is, betekent dat een hypotheek op het ander. Het ene kan niet zonder het ander. De twee zijn tegengesteld aan elkaar.

De voorzitter: Ik wil nog even iets opmerken over de aanwezigheid van de minister tijdens de gedachtewisseling van daarstraks. Ik heb daarnet heel duidelijk gevraagd of de commissie vond dat de minister aanwezig moest zijn. De enige partij die vond dat de minister aanwezig moest zijn, was LDD. Ik heb vastgesteld dat een meerderheid niet wenste dat de minister aanwezig was.

Ten tweede heeft de minister op voorhand duidelijk aan mij gevraagd of ze aanwezig moest zijn. Ik heb gezegd dat dat voor mij niet hoefde. Het is de commissie die moet bepalen of de minister aanwezig moet zijn of niet. Daarover waren we het toch duidelijk met elkaar eens. Ik heb het nu niet tegen u, mijnheer Peeters. Maar soms heb ik het gevoel dat ik op een andere planeet leef. Ik dacht toch dat dat heel duidelijk was afgesproken.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, minister, laat mij iedereen meteen geruststellen: ik heb de studie van de Leuvense economen Stef Proost en Saskia Van der Loo in mijn bezit. De gedachtewisseling van deze namiddag is bijgewoond door een raadgever van mijn kabinet. Hij heeft met heel veel aandacht en interesse geluisterd naar alles wat hier is gezegd.

Ik begrijp het ongeduld. Ik begrijp dat u zegt dat u onmiddellijke reacties en onmiddellijke standpunten wilt. Ik verwijs ook heel graag naar wat een paar weken geleden door de minister-president werd gezegd in het parlement – en feitelijk verwoordt u dat vrij mooi,

mijnheer Peeters. Toen werd er gezegd dat we “elke nuttige bijdrage die geleverd wordt, moeten toetsen aan haar toetsend vermogen”. Ik heb dat hier in de commissie al eens bevestigd en ik doe dat vandaag opnieuw. Als u vraagt of we zulke studies moeten bekijken en er de interessante elementen uit moeten halen, dan is het antwoord heel duidelijk te vinden in die zin dat elke nuttige bijdrage moet worden getoetst.

Daarentegen, dames en heren, – en daar wil ik vandaag toch ook duidelijk over zijn – heeft de Vlaamse Regering een regeerakkoord gesloten, en, mijnheer Martens, uw partij behoort ook tot deze meerderheid. Het regeerakkoord is tot op heden nog niet veranderd, het is helemaal gelijk gebleven. Bovendien werd nogmaals herbevestigd, 14 dagen geleden, dat het uitgangspunt, het kader waarbinnen gewerkt wordt, de beslissing is van 28 maart 2009. Dat kader – ik wil ook daarover duidelijk zijn – is tot op heden niet veranderd.

Dat neemt niet weg dat ik de oplossingen, de andere voorstellen en al wat aangereikt werd tijdens de voorbije dagen, goed vind, net zoals ik het ook goed vond dat het voorstel van Forum 2020 hier in het parlement werd toegelicht. Ik vind het heel goed dat die zaken hier toegelicht worden en dat alle elementen worden bekeken aan de hand van hun probleemoplossend karakter, maar het regeerakkoord is duidelijk: het kader waarbinnen de regering naar een oplossing zoekt, is tot op vandaag niet gewijzigd.

U vraagt wat de evolutie in dit dossier zal zijn. U weet dat er tijd genomen wordt tot 31 maart 2010. Die deadline is niet veranderd. Ik denk ook – dat meen ik toch te mogen destilleren uit de verslagen van de vorige gedachtewisselingen die ik nog eens grondig heb nagelezen – dat iedereen vindt dat er beslist moet worden, dat het goed is dat de tijd genomen wordt, maar dat de deadline vastligt op 31 maart. En ik hoop dan ook dat die deadline kan worden gehaald.

Ik heb tijdens het nalezen van de documenten een bijzonder mooi citaatje gevonden dat ik u toch wil meegeven. Het is een zin van de heer Martens. Ik heb die gevonden, ik wil er graag eventjes naar verwijzen en ik wil u vragen om er rekening mee te houden. De heer Martens heeft gezegd: “Hoe die oplossing eruit moet zien, komt toe aan de Vlaamse Regering en ik heb al meermaals gezegd dat we die broedende kip niet moeten storen.”

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik heb daar in de plenaire nog een zin aan toegevoegd: “Ik hoop ook dat die kip geen windeieren legt.”

De mensen van het Rekenhof zaten hier daarjuist. Uiteraard geef ik u de kans om tot een oplossing te komen, maar ik hoop alleen dat u dan streeft naar een oplossing die wel een netto maatschappelijke baat laat optekenen zodat dit werk, ongeacht de oplossing die uit de bus komt, niet in het blunderboek van het Rekenhof terecht komt. Ik wil u er toch op wijzen dat het scenario zoals BAM het had uitgetekend en zoals het in de studie van professor Proost als het B1-scenario terug te vinden is, zwaar verlieslatend is, ook en in het bijzonder voor de transportsector.

Vrachtwagens lokaal schieten er 194 miljoen euro bij in, het transitvrachtverkeer 48 miljoen euro en de havengebonden vrachtwagens 92 miljoen euro. Het is dus een molensteen rond de nek van onze transporteurs. Dat blijkt ook uit de reacties van mensen in het veld. Twee weken geleden vertelde Marc Geerts, de topman van het transportbedrijf Corneel Geerts, in een interview in De Tijd dat hij vanaf het moment dat de Oosterweelverbinding er komt, zeker naar Henegouwen zal verkassen. Als hij immers voor elke vrachtwagen die over de brug moet, tol moet betalen, dan is er voor hem geen enkele reden meer om al zijn vrachtwagens elke dag naar Antwerpen te laten komen. Zelfs de transportsector zelf zegt dat het scenario dat werd uitgetekend door BAM, een ramp is voor de sector. Dat wordt ook bevestigd in de studie van professor Proost. Ik wou u dit toch nog even meegeven.

Ik hoop oprecht dat u een oplossing vindt die wel een positieve maatschappelijke baat laat optekenen, maar ik hoop dat u dan rekening houdt met de resultaten van het onderzoek van professor Proost en consorten.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, als ik me niet vergis was het Marc van den Abeelen die u en een collega van u een “kippetje” heeft genoemd. U bent beiden minister geworden, maar Marc van den Abeelen is hier niet meer. *(Gelach)*

Ik hoor u zeggen dat u blijft vasthouden aan het regeerakkoord. Dat siert u natuurlijk, maar een regeerakkoord is geen Bijbel. Ik herinner me dat de vorige regering ook een aantal essentiële dingen uit het regeerakkoord heeft gewijzigd ‘en cours de route’, het wegvignet is daar een voorbeeld van. Als uw regering in dit dossier een bocht wil maken – en bochten maken is niets oneerbaars, daar weet de heer Martens alles van –, dan heeft ze die studie van professor Proost en zijn studente als een heel erg mooi alibi. Als ik in uw plaats was, zou ik dat doen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik denk dat het hele verhaal over Oosterweel al lang geen verhaal meer is van meerderheid versus oppositie. Ik zie dat zo niet meer. Het is ontzettend belangrijk wat daar gebeurt. Het gaat ons ontzettend veel geld kosten en mogelijk ook iets opleveren, als we een goede beslissing nemen.

Ik wil ook een citaat verwoorden, minister, het is er geen van de heer Martens, maar een van professor Proost: “Een goed politicus moet dan de moed hebben om op zijn mening terug te komen en het geld beter te besteden of de beslissing te laten afhangen van nader onderzoek.” Ik denk dat daar de kern van het verhaal ligt. Voortschrijdend inzicht en creativiteit brengen ons tot een goede oplossing met een groot oplossingsvermogen. Ik hoop dat we die in de loop van de week kunnen krijgen.

Ik heb een vorige keer ook al gezegd dat ik wel belangrijk vind dat als die beslissing wordt genomen door de Vlaamse Regering, ik hoop dat, gezien het belang en de duur en het voortraject van dit dossier en de omvang ervan en de kosten die eraan verbonden zijn, er een manier wordt gevonden om ons in te lichten zodat we het niet eerst ergens moeten lezen, of horen in het nieuws of vernemen via een persmededeling van Belga links of rechts. Ik hoop dat er aandacht wordt besteed aan de communicatie met ons.

De voorzitter: 31 maart is woensdag. We kunnen het er donderdag over hebben.

Minister Hilde Crevits: Collega’s, voorzitter, ik zeg nog iets om tegemoet te komen aan iedereen die kennis heeft opgedaan in dit dossier. De heer Martens heeft het over netto baten. Wat mij betreft moet het een globale oplossing zijn voor de mobiliteitsproblemen van Antwerpen en de regio errond. Evident zal die oplossing multimodaal zijn. Het Masterplan Antwerpen is ook multimodaal.

Sommige collega’s zeggen dat ik kan losweken van het regeerakkoord. Nu is alles nog mogelijk. Voor mij is het belangrijk dat alle oplossingen die in de voorbije weken en maanden zijn aangereikt, bekeken worden. Het probleemoplossend vermogen moet bekeken worden. Ik kan een hele reeks studies en meningen opnoemen, maar er moet ook respect worden opgebracht voor gemaakte afspraken. Iedereen heeft vrijheid van spreken. Bij het regeerakkoord zijn er afspraken gemaakt, ik kan niet zomaar zeggen dat die de lucht in vliegen. Daar buigt de regering zich collegiaal over. Ook de minister-president heeft wel het engagement genomen om te kijken of al wat zich aanbiedt, probleemoplossend kan werken. Dat gebeurt nu.

De doorrekeningen die door het Vlaams Verkeerscentrum gebeuren, zijn bijzonder belangrijk. Je hebt de politieke kant van de zaak, maar ook de technische. De technici

onderzoeken dat probleemoplossend vermogen. Dat wordt met zeer veel ernst gedaan. Ik hoop dat we voor dit boeiende dossier een oplossing kunnen uitdokteren.

De heer Bart Martens: We hebben het akkoord van 28 maart 2009, dat nog eens herhaald is in het regeerakkoord. Maar er is ook de beslissing van de regering rond de oprichting van de DAM-werkgroepen (Duurzame Antwerpse Mobiliteit) en het ministerieel DAM-comité, waarin stond dat de verschillende oplossingen zonder restricties bekeken zouden worden.

Voorzitter, ik onthoud uw engagement om op 1 april een sessie te organiseren. We zullen dan wel zien of dat een doopfeest of een begrafenis wordt voor bepaalde infrastructuurwerken. Het is een goed idee om er na 31 maart hier in deze commissie ruimer op in te gaan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Rotterdam Vooruit

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Terwijl enkele technische werkgroepen binnen de Vlaamse Regering de toestand en de mogelijke oplossingen voor het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk bekijken of herbekijken, is men recent in de Rotterdamse regio van start gegaan met een project om de bereikbaarheidsproblemen in de regio globaal aan te pakken. De verkeersprognoses geven aan dat, ondanks alle maatregelen die nu voorzien worden, de files in 2040 niet tot het verleden zullen behoren.

In het project Rotterdam Vooruit gaan het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam samen onderzoeken waar de knelpunten zitten en welke kansen en ontwikkelingen denkbaar zijn om de Rotterdamse regio duurzaam bereikbaar te maken en te houden. Daarbij wordt gekeken naar de middellange termijn tot 2020 en de lange termijn tot 2030 en zelfs tot 2040. In de planning voor 2020 gaat de overheid ervan uit dat bepaalde routes en knelpunten hoe dan ook zijn aangepakt en opgelost.

De maatregelen en projecten zullen aan de bestuurders worden voorgelegd en na akkoord opgenomen worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Er is in een ruime betrokkenheid van de bevolking, industrie enzovoort voorzien. De bedoeling is een totaalplan te maken voor de Rotterdamse regio. De ontwikkeling van dit plan wordt uitgevoerd door de projectorganisatie MIRT, Verkenning Regio Rotterdam, met de bedoeling om de haven duurzaam bereikbaar te maken. Dit wordt kortweg Rotterdam Vooruit genoemd. De parallel met BAM is evident, eigenlijk met heel de situatie van de Oosterweelverbinding.

Minister, in hoever bent u bekend met het project Rotterdam Vooruit? In welke mate heeft BAM dezelfde ruime regioaanpak en eenzelfde scope? In hoeverre overweegt u bijstellingen van de BAM-aanpak, al dan niet geïnspireerd door de aanpak van Rotterdam Vooruit?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, van het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn de hoofdlijnen mij bekend. De werkwijze is zeer vergelijkbaar met de werkwijze die geleid heeft tot de opstelling van het Masterplan Antwerpen zoals we het vandaag kennen. Het plan bevat onder meer de verbetering van de ontsluiting van de haven naar de A4, die aansluiting geeft op onze Liefkenshoektunnel.

De principes die worden gehanteerd in het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn goed herkenbaar. Men wil een integrale, multimodale aanpak met aandacht voor personen- en goederenverkeer. Daarvoor zal men de bestaande infrastructuur aanpassen en de missing links weghalen door nieuwe infrastructuur te bouwen. Men wil een betere bereikbaarheid, een betere ruimtelijke ontwikkeling en een duurzaam beleid. De integrale aanpak in Rotterdam

wordt meegenomen op plan-MER-niveau. Men wil vermijden dat er ergens één probleem wordt opgelost, waardoor elders een nieuw probleem wordt gecreëerd.

De integrale aanpak wordt onderworpen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Ook in Antwerpen ging het op die manier. De plan-MER-regeling bestond al, maar werd nadien nog verfijnd. Er werd een plan-MER opgesteld en de MKBA werd afgerond in 2004.

In Rotterdam zoekt men van bij het begin naar oplossingen voor een ruimer stedelijk gebied, inclusief de haven en enkele randgemeenten. Belangrijk daarbij is om alle belanghebbenden op eenzelfde lijn te krijgen. De uitgave van het masterplan gaat samen met het advies van de Nederlandse commissie-Elverding om grote infrastructurele projecten beter en sneller te laten verlopen.

Ik refereer aan de resolutie die hier werd goedgekeurd. Ik maak dezelfde sprong. Ik heb al mijn sympathie uitgedrukt voor zo'n manier van werken. Men gaat reeds in een vroeg stadium zo veel mogelijk bewoners, belangenorganisaties, bedrijven en overheden betrekken bij het masterplan en vastleggen wat zij belangrijk vinden. Ook in Rotterdam is er echter nog heel wat werk aan de winkel, ondanks de commissie-Elverding. Hoe ruimer de scope wordt, hoe moeilijker het draagvlak. Er is een zekere parallel. We hebben het oorspronkelijke masterplan met een globale mobiliteitsoplossing voor Antwerpen. De scope is steeds uitgebreid, naar het zuidoosten en naar het Waasland. Het deint uit in alle richtingen. De grote principes lopen vrij gelijk.

Als ik de projecten naast elkaar leg, vind ik dat wij al verder staan. Rotterdam zit nog in de voorbereidende fase. Men start en gaat direct heel breed. Het Masterplan Antwerpen heeft ook wel zijn bredere vertakkingen, dat zien we in de beslissing van 28 maart. Men maakt de link naar het Waasland en nu komen al die studies over de wijde omgeving. De aanpak is vrij gelijk.

Het Masterplan Antwerpen was sterk gefocust op infrastructuur, maar Rotterdam gebruikt ook alle mogelijke intelligente toepassingen inzake weggebruik. We zijn dat verschil aan het inhalen. Dat is voor Vlaanderen heel interessant. Dat is vanmiddag al aan bod gekomen.

Rotterdam Vooruit is gebaseerd op een samenwerking tussen overheid, provincie, stadsregio en stad. Dat is een zinvolle keuze. Vlaanderen probeert nu ook die weg in te slaan.

De aanvulling met projecten in de ruime regio zou nuttig kunnen zijn. Uit de debatten en gedachtewisselingen van de voorbije weken en maanden en uit de studies blijkt dat ook het Masterplan Antwerpen niet moet kiezen tussen stad-stad of stad-rand: het moet een oplossing vormen voor stad en rand. Dat is veertien dagen geleden nog bevestigd door mij en drie weken geleden door de minister-president.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, minister.

Het is voor de collega's de moeite waard om het rapport Masterplan Rotterdam Vooruit door te nemen. Ik heb het alvast met veel plezier doorgenomen. Voor heel wat verkeersproblemen wordt meestal slechts op één item van de infrastructuur, namelijk de snelwegen, gefocust. Dat hebben we vanmiddag al gehoord tijdens het gesprek over de Brusselse ring. We moeten de zaak telkenmale veel breder bekijken. Zoals u er in uw beleidsnota, minister, terecht op wijst, moeten we de vervoersknooppunten bestuderen en een betere afstemming van de verschillende netwerken uitzoeken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■