



Vlaams
Parlement

vergadering **C161 – OPE14**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 maart 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraken van Europa met betrekking tot het wegvignet en de gevolgen ervan - 1129 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de expansie van de Antwerpse haven - 1214 (2012-2013)	7
■	

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Roegiers**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraken van Europa met betrekking tot het wegvignet en de gevolgen ervan - 1129 (2012-2013)**

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, enkele maanden geleden hadden we in de commissie een heel interessante voortgangsrapportage over de invoering van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en het wegvignet. Dat was zeer verhelderend voor iedereen. Op dat moment was ook al duidelijk dat een aantal zaken de invoering van het wegvignet zouden kunnen bemoeilijken.

Op 2 februari las ik een heel interessant artikel in Le Soir over het wegvignet. Daarin stond dat het vignet voor auto's dat België wil invoeren, op de helling staat. De Europese Commissie zou aandringen op een herziening van het voorgestelde concept.

Tijdens de bespreking in de commissie bleek dat er mogelijk problemen waren. Ik citeer uit het commissieverslag: "Volgens de Europese Commissie zijn er in de planning van het wegvignet punten waarmee derden achteraf naar het Hof van Justitie zouden kunnen gaan. Zij hebben betrekking op het voorstel om voor Belgische ingeschreven voertuigen onmiddellijk een jaarvignet te voorzien. Ook de toepassing op gans het wegennet zou volgens Europa een probleem kunnen zijn."

In de commissie werd toen ook gesteld "dat de vertegenwoordigers van de minister-president een alternatief hebben voorgesteld en dat leek voor de Europese Commissie haalbaar. Maar het is nog te vroeg om te stellen dat de voorgestelde alternatieven een volwaardig alternatief vormen. Ze worden nog bestudeerd." Dat is wat enkele maanden geleden werd gezegd in de commissie.

In het krantenartikel staat dat de commissie vraagt om een aantal belangrijke uitgangspunten te herzien. De facto zou die herziening zorgen voor een daling van de inkomsten.

Het consortium Fairway, dat de invoering van het wegvignet moet voorbereiden, moest blijkbaar nieuwe alternatieven zoeken en bijkomende kosten-batenanalyses maken. Aangezien het vignet niet overal van toepassing mag zijn, wordt het systeem blijkbaar veel complexer en moeten er signalisatieborden geplaatst worden om aan te duiden op welke wegen het vignet van toepassing is.

In het artikel staat eveneens dat uit de analyses zou blijken dat de alternatieven de kosten dermate zouden verhogen dat er een negatieve inkomst zou ontstaan in vergelijking met de opbrengst van de verkeersbelasting vandaag.

Minister, in het intergouvernementeel akkoord werd afgesproken dat de invoering van een wegvignet budgetneutraal moet zijn. In de opsomming in het krantenartikel ontstaat echter een vrij negatieve perceptie over de mogelijke invoering van het wegvignet. Ik wil u daar dan ook een aantal vragen over stellen.

Over welke alternatieven gaat het in het krantenartikel? Wat was het resultaat van de kosten-batenanalyse die is gemaakt op basis van de nieuwe alternatieven? Kan deze studie kenbaar gemaakt worden?

Indien de invoering van het wegvignet niet meer budgetneutraal is, wat is dan uw standpunt over het wegvignet?

Heeft een mogelijk uitstel of afstel van het wegvignet impact op de timing van de kilometerheffing voor vrachtwagens en het proefproject voor personenwagens?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ook bij ons heerst enige ongerustheid over de effectieve haalbaarheid van het wegvignet. Het zou interessant zijn te weten wat de alternatieven zijn die de regering op tafel zal leggen. Als de kostprijs voor de invoering van het wegvignet inderdaad zo hoog wordt dat het niet meer opbrengt, zelfs met de inkomsten van buitenlandse reizigers, dan wordt het een heel ander verhaal. Er heerst dan ook wat ongerustheid na het lezen van die artikels in vooral Franstalige kranten.

Ik wil ook even verwijzen naar wat er in Denemarken is gebeurd. Het gaat dan wel over de tolheffingen voor vrachtwagens. Daar heeft de minister op 20 februari het hele systeem laten varen. Normaal zou men daar tegen 2015 een tolsysteem invoeren voor vrachtwagens. Men is er echter van afgestapt omdat de administratieve kosten te hoog werden, zo'n 20 procent. De regering probeert tegelijk de belastingen op ondernemingen te reduceren. Dat is natuurlijk interne politiek van Denemarken.

Hoe dreigt de kostprijs in dit hele verhaal op te lopen? Hoe kunnen we die in de hand houden? Deze vragen stellen wij ook bij het proefproject dat op 8 maart aan de regering is voorgelegd. Ik heb begrepen dat men nu de markt raadpleegt op zoek naar een uitvoerder. We hopen dat het proefproject kilometerheffing, dat natuurlijk een ander systeem is dan het wegvignet, alleszins kan plaatsvinden. Misschien zit daar op termijn meer potentieel in om op een slimme manier aan wegbeprijzing te doen.

Minister, hoe staat het tot slot met het interregionale agentschap dat in de eerste helft van dit jaar zou worden opgericht?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Op 29 november 2012 was er een voortgangsrapportage waarbij ik een stand van zaken heb gegeven. Ik heb toen gezegd dat de gewesten halfweg vorig jaar een voorlopige architectuurnota hadden uitgewerkt voor een wegvignet. Het uitgangspunt was dat het vignet van toepassing zou zijn op het hele Belgische wegennet. Deze voorlopige architectuurnota is daarna onderworpen aan een consultatie bij een aantal belanghebbenden. Er was ook een marktconsultatie en een consultatie met de Europese Commissie. Dat is het traject dat de invoering van zo'n vignet moet doorlopen.

Op 18 oktober 2012 heeft er een overleg plaatsgevonden met het Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) in het kader van de invoering van het wegvignet en de kilometerheffing. Het doel van dit overleg was om een eerste aftoetsing te maken van de beide voorlopige architectuurnota's.

De Europese Commissie, vertegenwoordigd door DG MOVE, gaf aan dat er voor het wegvignet op dit ogenblik slechts guidelines of aanbevelingen zijn opgesteld, en dat ze dus de door de gewesten voorgestelde architectuurnota niet formeel kan goedkeuren. Dat betekent ook dat mogelijke klachten door burgerlijke partijen of omliggende landen voor het Europees Hof behandeld moeten worden.

DG MOVE heeft over het wegvignet drie opmerkingen geformuleerd. Ten eerste zou het wegvignet dat van toepassing is op het volledige grondgebied moeten worden ingeperkt zodat vrije doorgang mogelijk is. Ten tweede wordt het onweerlegbaar vermoeden voor de binnenlandse gebruikers beschouwd als discriminatie en kan het dus best geschrapt worden. Ten derde moeten de binnenlandse voertuigen dezelfde keuzemogelijkheden hebben als de buitenlandse. Dat betekent dat men moet kunnen kiezen tussen een jaarvignet of een vignet van beperkte duur. Het is onze bedoeling om het wegvignet te incorporeren in de jaarlijkse lasten die worden betaald.

Na deze melding hebben de drie gewesten aan hun consultant opdracht gegeven om voor een aantal alternatieve scenario's een kosten-batenanalyse uit te werken. Als uitgangspunt voor de kosten-batenanalyse werd er aan de consultant Fairway gevraagd om een aantal simulaties

te maken waarbij het oorspronkelijke scenario, zijnde een heffing op alle wegen, wordt vergeleken met twee nieuwe vormen met een beperkter belastbaar wegennet.

In de eerste variant die werd doorgerekend, worden alle autosnelwegen, ringwegen en gewestwegen als heffingsplichtig beschouwd. In een tweede variant, scenario B, gaat men uit van eenzelfde belastbaar wegennet als de kilometerheffing. Dat zijn de 'eurovignet plus'-wegen. Het resultaat van de kosten-batenanalyse toont aan dat het toepassen van een wegvignet op een beperkter wegennet, dus enkel gewest- en/of snelwegen, aanleiding geeft tot gestegen kosten door bijvoorbeeld extra signalisatie die nodig is en/of dalende baten. Dat eerste onderzoek wijst dat dus uit.

In het politiek akkoord van 21 januari 2011 is bepaald dat het invoeren van een wegvignet zal gebeuren bij een constant globaal belastingniveau in elk van de drie gewesten. Op basis van het tot nu geleverde studiewerk is er nog geen finale beslissing genomen, collega's, over hoe dat wegvignet er dan wel moet uitzien. Herinner u dat het initieel de Waalse Regering was die dat ook graag wilde. De Waalse Regering heeft in haar standpunt van 28 februari gezegd dat ze verder onderzoek wil uitvoeren vooraleer definitieve conclusies te trekken. Wij zijn nu in blijde verwachting van dat bijkomende onderzoek.

Mevrouw Jans, ik heb de opmerkingen meegegeven, maar een finale beslissing is nog niet genomen. We hebben als regering de keuze gemaakt om dat bijkomende onderzoek af te wachten. U verwijst terecht naar de initiële uitgangspunten. Nog eens, op 21 januari 2011 was zeer duidelijk gesteld dat de invoering van een wegvignet gebeurt bij een constant globaal belastingniveau in elk van de drie gewesten. Dat is een niet onbelangrijk uitgangspunt, en we zijn nu in afwachting van dat verdere onderzoek.

Dat alles heeft geen impact op de timing voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. Er is evenmin een impact op het proefproject voor een eventuele kilometerheffing voor personenwagens. Wat de vrachtwagens betreft, hebben de gewesten voor de kilometerheffing een definitieve architectuurnota gedefinieerd. Er is ook al beslist dat er een bestek wordt gelanceerd voor het aantrekken van een 'single service provider', die het systeem moet ontwerpen, financieren, bouwen, onderhouden en uitvoeren. Wat de personenwagens of de lichte voertuigen betreft, heeft de Vlaamse Regering een bestek goedgekeurd. De andere gewesten hebben dat ook goedgekeurd. We moeten dat nu nog allemaal samen ondertekenen, in de vorm van een samenvoegingsovereenkomst, maar de regering heeft het bestek voor het proefproject voor de slimme kilometerheffing voor personenwagens dus goedgekeurd.

Het proefproject voor de personenwagens maakt deel uit van het intergewestelijk politiek akkoord van 11 januari 2011 over de hervorming van de verkeersfiscaliteit. Voor hen die graag nog eens weten wat daarin staat, geef ik dat even. We hebben toen afspraken gemaakt voor: één, de invoering van een systeem voor kilometerheffing voor vrachtwagens, twee, de invoering van een wegvignet voor voertuigen van minder dan 3,5 ton en een hervorming van de verkeersbelastingen, om deze te baseren op de milieukenmerken van het belaste voertuig, en drie, een proefproject voor de eventuele invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen in de GEN-zone (Gewestelijk Expresnet).

Over de daadwerkelijke invoering van een kilometerheffing voor personenwagens op grote schaal is evident nog niets beslist. Dat maakt ook geen deel uit van het politiek akkoord. Maar over het proefproject is wel een beslissing genomen. De reden dat er nog geen grote communicatie over is geweest, is dat de samenvoegingsovereenkomst nog moet worden getekend, wel heeft elke regering zelf al beslist. Het bestek is goedgekeurd. Daar kunnen wij volle bak mee vooruit.

Er is al een proefproject geweest op kleine schaal, privé, waaraan u hebt deelgenomen, mevrouw Brouwers. De bedoeling is, zeker voor ons, dat we zeer goed de effecten van zo'n kilometerheffing voor personenwagens in een Vlaamse context, maar met de drie gewesten

samen, gaan bekijken om dan met kennis van zaken, na de uitrol van het proefproject, een beslissing te kunnen nemen.

De bedoeling van dat proefproject is dat we de gedragseffecten willen bekijken die het gevolg kunnen zijn van zo'n kilometerheffing. Het zonale proefproject zal ook meten op welke manier wegbeprijzing de mobiliteit beïnvloedt en welke andere elementen daarbij versterkend of verzwakkend zijn. Concreet gaat het om een test met ongeveer 1200 deelnemers uit verschillende beroeps- en leeftijdsgroepen van onze bevolking. Het proefproject zal dus, zoals ik al altijd heb gezegd, worden uitgerold binnen de GEN-zone en geeft zo de mogelijkheid om na te gaan welke elementen een versterkende of verzwakkende rol kunnen spelen in de aanvaardbaarheid van zo'n systeem.

De effecten die tijdens de proef zullen worden bestudeerd, zijn de volgende. We willen kijken naar de invloed op de mobiliteit van de proefpersonen zelf, zowel het woon-werk- of pendelverkeer als het vrijetijdsverkeer. Zo zal onder meer worden nagegaan of de proefpersonen andere routes zullen kiezen, of ze alternatieve vervoermiddelen zullen gebruiken – wat ook heel belangrijk is om mee te nemen – en of ze zich op andere tijdstippen zullen verplaatsen.

Er zal ook worden gekeken naar de modale keuzemogelijkheden. Er zal worden nagegaan of de beschikbaarheid van een bedrijfswagen of alternatieven via het openbaar vervoer een invloed hebben – en zo ja, welke invloed – op de keuzes die mensen maken. Er zullen ook socio-economische variabelen worden gemeten. Er zal worden nagegaan of het inkomen van mensen een invloed heeft op de mobiliteitskeuzes die ze maken als er een kilometerheffing voor personenwagens wordt ingevoerd.

Het proefproject in de GEN-zone zal uit drie fases bestaan. De eerste is het ontwerp en de voorbereiding. De uitvoerder van het proefproject zal op wetenschappelijk verantwoorde basis een representatieve groep van proefpersonen selecteren en bevragen en een studiemodel opmaken. Dan volgt de eigenlijke uitvoering van de test. Proefpersonen krijgen een On-Board Unit (OBU), wat volgens mij gelijkaardig is aan het project waaraan mevrouw Brouwers heeft deelgenomen. Ze krijgen zo'n OBU in hun wagen, die de locatie en de verplaatsingen registreert, waarna de verreden kilometers in een verwerkingscentrum gelinkt worden aan bepaalde tarieven. Die tarieven zullen voor de test worden uitgewerkt door de uitvoerder van het proefproject. De proefpersonen zullen op hun OBU op elk moment het geldende tarief op hun locatie kunnen zien. Daarna worden de gegevens uit de test verwerkt en volgt de rapportage.

De doorlooptijd van het hele proefproject wordt op ongeveer tien maanden geschat. Het is absoluut de bedoeling dat we nog deze legislatuur de eerste belangrijke resultaten van het proefproject zullen zien. Voilà, collega's, dat is de stand van zaken in een notendop.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik ben zeer tevreden dat de moeilijkheden die ontstaan bij de mogelijke invoering van een wegenvignet, geen impact hebben op de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. Het is zeer goed om te horen dat het proefproject voor personenwagens snel van start kan gaan.

Ik vind het ook heel belangrijk, zoals u hebt benadrukt, dat het politieke akkoord over het wegenvignet stelt dat er een constant globaal belastingniveau moet worden nagestreefd. U zegt dat de Waalse Regering nog verdere onderzoeken gaat doen. Wat u hebt verteld, komt overeen met wat ik in de pers had vernomen, namelijk dat de Europese Commissie bepaalde zaken heeft scherpgesteld en dat het wegenvignet op een beperkter wegennet moet worden toegepast. Dat is al onderzocht, en dat heeft blijkbaar duidelijk een negatieve impact.

Welke andere pistes gaat de Waalse Regering nog onderzoeken? Ik zie niet goed in welke andere pistes er nog mogelijk zijn, tenzij men zeer creatief is. Als je de verslagen analyseert, weet je dat het zeer moeilijk wordt om het wegenvignet in te voeren. Ik weet dat de vraag van de Waalse Regering komt en dat die er sterk op staat. Als blijkt dat het niet mogelijk is, hoe

gaat men dan verder? Dat is belangrijk, omdat het politiek akkoord niet enkel over de kilometerheffing gaat, maar ook over het wegenvignet. Het zou zeer spijtig zijn als daar een kink in de kabel komt. Kunt u nog iets meer duidelijkheid geven over welke pistes men gaat onderzoeken? Dat zou fijn zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Kunt u iets zeggen over dat agentschap dat wordt opgericht? Heeft de vertraging van het wegenvignet daar invloed op? Het agentschap zou bevoegd zijn voor het wegenvignet en de kilometerheffing.

Minister Hilde Crevits: Het interregionaal agentschap wordt besproken. Het is nog altijd de bedoeling om dit voorjaar te starten. Dat hangt niet af van het wegenvignet.

Mevrouw Jans, de Waalse Regering heeft expliciet meer tijd gevraagd om aanvullend studiewerk te doen. We gaan hun die tijd geven. We maken voorlopig geen studies publiek. Als ze nog gegevens willen aanvullen, moeten we hun die kans geven. Als wij tijd zouden vragen, zouden we dat ook appreciëren. Ik ga ervan uit dat het niet te lang duurt. Ik kan u verder geen uitleg geven over het extra onderzoek. Ik begrijp wel dat ze nog studiewerk willen doen, ze waren sterk vragende partij daarvoor. Ik zal u op de hoogte houden.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik neem aan dat u ons verder op de hoogte houdt, minister.

Minister Hilde Crevits: Er is een verplichte voortgangsrapportage, dus dat kan niet mankeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de expansie van de Antwerpse haven - 1214 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, een deel van mijn vraag kwam de afgelopen dagen in de media, vooral door de beslissing van de Vlaamse Regering op vrijdag, twee dagen nadat ik mijn vraag om uitleg indiende.

Ten laatste op 2 mei 2013 moet het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het Antwerps havengebied worden vastgelegd door de Vlaamse Regering. Voor deze nieuwe havenontwikkeling en de daartoe noodzakelijke natuurcompensaties moeten diverse woonzones wijken. Het meest verregaand – en dat is niet nieuw – blijft het verdwijnen van het dorp Doel. Nu komen daar nog andere woningen en dorpen bij: Ouden Doel en Rapenburg. De bewoners willen niet weg. Het lijkt erop dat we opnieuw een conflict krijgen dat jarenlang aansleept, zoals bij Doel.

Dit conflict is ontstaan omdat de Vlaamse Regering niet bereid is om de economische realiteit onder ogen te zien. Er zijn op dit moment geen indicaties om voor die havenuitbreiding te kiezen. De regering weigert de kosten te betalen voor het beveiligen van deze woonzones tegen overstromingen. Ze weigert ook meer geld uit te geven voor natuurcompensaties op een andere plek.

De regering kiest voor de goedkoopste oplossing en offert dus de bestaande woningen en woonzones op, en ook, en daarover ging het vooral in de pers, veel goede landbouwpoldergrond. Die grond is volgens ons zeer belangrijk voor de landbouw en biedt veel gezinnen een inkomen.

In de pers gaat men nu niet focussen op de initiële onzinnige beslissing van de regering maar op de compensatie van landbouw- en natuurgebied en lijkt het alsof de groenen aan de basis van de problemen liggen. Het probleem ligt bij de regering.

De Vlaamse Regering heeft op korte termijn knopen doorgehakt en het GRUP definitief vastgesteld. Vanuit de Antwerpse havenlobby is de druk groot om voor een maximaal uitbreidingsscenario te gaan. Er waren nochtans ook andere scenario's. Aan de andere kant is er steeds minder grond voor een dergelijk maximaal scenario.

De groei in de containertrafiek is sinds 2009 fors teruggevallen. Het is interessant dat die cijfers ook binnen het Antwerpse Havenbestuur zwart op wit circuleren. Ik heb zo'n document bij. "De groeipercentages van 10% per jaar tot 2008, die volgens alle consultants in 2003 nog lang zouden aanhouden en op basis waarvan, inzonderheid voor Deurganckdok, de tonnenmaatverplichtingen werden opgelegd, werden in het geheel niet gehaald. De inzinking was ronduit dramatisch met een terugval van bijna 15,8% voor de range en 15,6% voor Antwerpen. In de voorafgaande decennia (terug tot 1974) heeft nooit een vergelijkbare algemene terugval plaatsgevonden, laat staan een algemene ineenstorting van een dergelijke omvang... Opmerkelijk is" – en dat is echt van belang – "tevens dat naast de intensiteit van de crisis van 2009, er eigenlijk ook na vier jaar nog steeds geen herneming van de groei heeft plaatsgevonden. De behandelde containervolumes situeren zich in 2012, i.e. drie jaar na het acute crisisjaar nog altijd min of meer op hetzelfde niveau als in 2008."

Daarbij komt nog dat vroegere studies zoals de Economische Ontwikkelingsstudie voor de haven van Antwerpen al aangaven dat er geen extra ruimte nodig is, zelfs niet bij de indertijd verwachte stijgende trafieken. Nu deze trafieken ver beneden de verwachtingen blijven, is het niet meer dan logisch dat hiermee terdege rekening wordt gehouden in het strategisch planningsproces. Een teken aan de wand is ook de sterke onderbenutting vandaag van het Deurganckdok. Dat doet echt enorme vragen rijzen bij de noodzaak van het geplande Saefthinghedok.

Het is me nog niet helemaal duidelijk wat de Vlaamse Regering beslist heeft. Daar zou ik graag meer over weten. Bovendien blijkt dat er nog verschillende scenario's voorliggen voor dat Saefthinghedok: van een maximale invulling van de geplande containerlogistiek, over een minidokje van amper 150 hectare ruimte, tot de realisatie van het hele dok van meer dan 460 hectare. Voor ons tonen die drie scenario's aan dat ook de haven in feite geen flauw idee heeft van de reële vraag die ze kan verwachten. Ze weet absoluut niet welke ruimte ze nodig zal hebben.

Zeker als er helemaal geen dok komt, wat nog altijd mogelijk is, kunnen er ernstige vragen worden gesteld bij de noodzaak van een dergelijke ruim bemeten Saefthinghezone die helemaal wordt aangelegd in 'greenfields'. Dit betekent dat de Vlaamse Regering kiest voor een uitbreiding van de haven met maar liefst 1000 hectaren ten koste van kostbare poldergrond, dat veel landbouwers zullen worden onteigend, dat definitief een kruis gemaakt wordt over het dorp Doel, maar ook over de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg, terwijl er momenteel geen economische noodzaak bestaat.

Voor het geval deze argumenten geen indruk maken, is er nog altijd het kostenplaatje dat gepaard gaat met zo'n investering. De kost voor de bouw van het Saefthinghedok wordt geschat op minstens 550 miljoen euro, of zelfs 1 miljard euro, afhankelijk van het scenario dat de Vlaamse Regering kiest. Econoom Geert Noels noemde de aanleg van het Deurganckdok al de miskleun van de eeuw en liet zich ook al zeer kritisch uit over dit nieuwe getijdendok. Maar de Vlaamse Regering volhardt in de boosheid.

De vraag is, minister, of dit geld niet veel beter kan worden geïnvesteerd in projecten die de economische positie van de haven kunnen versterken. We hebben enkele weken geleden lang gepraat over de investeringsplannen van de NMBS. Er was een draagvlak over oppositie en meerderheid heen voor extra middelen voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse

haven. De terreinen van General Motors worden hier regelmatig besproken. Daar zijn nog heel wat nuttige investeringen mogelijk om maakindustrie aan te trekken. En een derde optie die zeker in aanmerking zou kunnen komen, is de sanering van de site Petroleum-Zuid.

Minister, voor welk scenario heeft men gekozen in verband met de Saeftinghezone? Werd bij de beslissing over de afbakening van het havengebied rekening gehouden met de reële trafieken en trafiekverwachtingen, of is de hele oefening puur gebaseerd op wishful thinking en nattevingsvoorspellingen vanuit de haven? Kunt u met harde cijfers aantonen dat deze nieuwe havenuitbreiding echt nodig en rendabel is? Is er een sluitende en liefst ook actuele maatschappelijke kosten-batenanalyse om een dergelijke verregaande en kostelijke beslissing van de regering te onderbouwen?

Collega's hebben vroeger al vragen gesteld over het onderzoek van een scenario waarbij ook nog eens het verdwijnen van de twee dorpjes Ouden Doel en Rapenburg kon worden vermeden. Is dit nog verder onderzocht voor de regering een beslissing heeft genomen?

Als de regering beslist, is er dan duidelijkheid over wat er juist beslist wordt? Als er een nieuw Saeftinghedok komt, hoe groot wordt dat dan? Hoeveel overslagcapaciteit wordt er gerealiseerd? En hoeveel industriegrond? Wordt het nu een Saeftinghedok of een Saeftinghe-industriezone?

Wat gebeurt er met de investeringskosten voor de realisatie van een eventueel Saeftinghedok? Zijn de middelen die daarvoor gemobiliseerd moeten worden niet meer nodig om andere grote projecten in de haven te versnellen of te deblokken, bestaande brownfields te heractiveren, nieuwe maakindustrie aan te trekken of de modal split en de verbinding met het hinterland op een meer duurzame wijze te garanderen?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Ik wil beginnen met de minister te bedanken voor de beslissing die de Vlaamse Regering vorige vrijdag heeft genomen. Ik denk dat het een zeer belangrijke beslissing is geweest, een beslissing die ook komt op het einde van een zeer lang traject dat we hebben doorlopen met alle betrokken stakeholders in de haven en in de Antwerpse regio. Het is dus zeker geen beslissing die ondoordacht of onoverwogen is genomen. Het is een beslissing die het mogelijk maakt dat de Antwerpse haven zich verder zal kunnen ontwikkelen. En dan heb ik het zeker niet in de eerste plaats over de toekomstige ontwikkeling in de Saeftinghezone.

Met deze beslissing geven we wel een grote rechtszekerheid aan een aantal projecten die al langer in de pijplijn zitten. Het gaat dan in eerste instantie over de investeringen in de twee logistieke parken Schijns en Waasland, de uitbreiding van de Main Hub die zeer belangrijk is voor het spoorvervoer en de verdere ontwikkeling van het spoorvervoer van en naar de Antwerpse haven. Verder gaat het ook over een wachtdok voor de binnenvaart, de aanleg van twee vrachtwagenparkings en de investeringen die een aantal private havenbedrijven willen doen op de terreinen die zij in concessie hebben. Ik denk aan ITC, Vopak en een aantal andere.

De afbakening van de verschillende functies in het havengebied heeft een grote impact, niet het minst op de bewoners en landbouwers.

Minister, kunt u een toelichting geven bij het sociaal begeleidingsplan? We mogen immers absoluut niet voorbijgaan aan de impact die deze beslissing heeft voor al deze mensen. De beslissing van de Vlaamse Regering geeft zekerheid, maar het is belangrijk dat er duidelijkheid komt voor de betrokkenen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik sluit me aan bij deze vraag, maar in een iets andere toonaard dan deze van de eerste vraagsteller. Tegenover de focus die wordt gelegd op de uitbreiding die vandaag begrijpelijkerwijze ook aanleiding geeft tot een maatschappelijk

debat, staat dat het grootste deel van de afbakening die gebeurt, vandaag betrekking heeft op de haven op zich. Daarbij wordt zoals mevrouw Bastiaens al zei, zekerheid geboden voor de grootste poort in Vlaanderen, de motor van onze economie, de drager van werkgelegenheid in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen en beyond. Ik zou dan ook zeggen dat er eindelijk een stap is gezet om dat afbakeningsproces af te ronden. Ik ben me perfect bewust van de moeilijkheden en de discussies die zich vandaag op het terrein afspelen. Maar in proportie is deze afbakening in essentie een belangrijke stap om in economisch moeilijke tijden de haven blijvend te laten functioneren als motor van onze welvaart.

Het is dan ook belangrijk dat we een aantal zaken die vandaag ter discussie worden gesteld, in proportie kunnen zien. De heer Rzoska heeft het over dorpen. Het lijkt me dan wel nuttig om te kijken over hoeveel woningen het gaat. Hoeveel grond wordt er vandaag mogelijk bijkomend gehypothekeerd? Hoeveel kosten de alternatieve scenario's? Ik heb begrepen dat ervoor gekozen is om Rapenburg en Ouden Doel niet te bewaren. Dat is een keuze. Sommigen zeggen dat men daar dijken had kunnen bouwen. Nog anderen waaronder de burgemeester van Beveren vinden die dijken helemaal niet nodig. Het lijkt me dan ook evident dat men een maatschappelijke kosten-batenanalyse maakt, maar ook een nettokostenanalyse van de verschillende scenario's.

Volgens de heer Rzoska moet men overwegen om elders landbouwgrond aan te snijden, naar ik veronderstel, in het kader van een natuurcompensatie. Vraag is dan of daar geen landbouwers zitten en of dat dan geen kostprijs heeft.

Als dat gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) dat voor advies naar de Raad van State is gestuurd, wordt bevestigd, dan moet men zo snel mogelijk werk maken van flankerende maatregelen. Het feit dat woningen worden onteigend en afgebroken en het feit dat men ingrijpt in landbouwgrond, is in elk van die gevallen een bijzonder zware dobber, om niet te zeggen een dramatisch feit. Men moet dan ook voorzien in begeleiding.

Wat het grotere niveau betreft, kreunt het Waasland en omgeving vandaag onder de bestaande mobiliteitsstroom van en naar de haven. Deze beslissing van de Vlaamse Regering legt nog meer de nadruk op de noodzaak om werk te maken van een verbeterde ontsluiting van het Waasland en het mobiliteitsgebeuren dat in het verleden al is ontwikkeld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, u had deze vraag al gesteld op het moment dat de regering nog geen beslissing had genomen. Er zijn ook een aantal vragen gesteld aan minister Muyters. Het gaat dan over een afbakenings-GRUP. Die vragen komen volgende week in de commissie aan bod.

De procesbegeleider zit hier in de zaal. Hij staat in voor de sociale bemiddeling. We kunnen tijdens de volgende week nog voorzien in een moment om duidelijk te maken hoe die sociale bemiddeling wordt aangepakt. Ik zal het vandaag vooral hebben over de wijze waarop deze beslissing tot stand is gekomen.

Mijnheer Van Malderen, u onderstreept terecht het belang van de Antwerpse haven voor Vlaanderen. Zeker in tijden van crisis moeten we dat durven te erkennen. In de Antwerpse haven werken vandaag meer dan 60.000 mensen, waarvan alleen al 14.000 in de Waaslandhaven op Linkeroever. Het is dus niet enkel Rechteroever. De activiteiten in de haven zorgen op andere plaatsen in Vlaanderen voor nog eens 87.000 arbeidsplaatsen. In gemeenten rond de haven, zowel op Linker- als op Rechteroever, loopt het aantal werknemers dat in de haven werkt op 10 tot 30 procent van de inwoners in sommige gemeenten. Het belang van die ontwikkelingen mag echt niet worden onderschat en wordt misschien wat te weinig vermeld. Daarom apprecieer ik dat u daarnaar ook verwijst in uw vragen.

Ik geef u graag ook een stand van de procedure. Er is al een eerste verschil met het moment waarop u uw vraag stelde, mijnheer Rzoska. Het RUP Afbakening Zeehavengebied

Antwerpen is voorlopig vastgesteld op 27 april 2012. Na de voorlopige vaststelling is een openbaar onderzoek georganiseerd van 8 juni tot 6 augustus 2012. Er zijn veel reacties en adviezen binnengekomen. Vorige vrijdag is het RUP definitief vastgesteld. Dat is een principiële goedkeuring, collega's, die nu naar de Raad van State gaat. Dat advies is aangevraagd. Pas nadat de Raad van State advies heeft uitgebracht, kunnen we van een definitieve goedkeuring spreken.

De procedure voor de vaststelling van dat RUP is niet zonder voorgaande. Enkele dagen geleden hoorde ik iemand op de radio zeggen dat die plannen al dateren van dertig jaar geleden. Dat wil ik nuanceren. Daarom vind ik het van belang om een deel van de geschiedenis te geven.

De plannen voor de uitbreiding van de haven gaan intussen inderdaad al veertig jaar mee. Een belangrijke vaststelling bij het vorige week principiële vastgestelde RUP is dat in de plannen van vandaag de afgebakende oppervlakte beduidend beperkter is dan de ruimte voor havengebied die in het vorige gewestplan werd ingevuld. De oppervlakte in het huidige GRUP is maar liefst 1150 hectare kleiner dan de oppervlakte in het gewestplan van 1978. Het is dus niet waar dat ik klakkeloos zou overnemen wat was bepaald in 1978. Het is een totaal andere afbakening, beduidend kleiner.

In 1978 werd via het gewestplan het havenuitbreidingsgebied aangeduid. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 bepaalt dat de Vlaamse Regering de zeehavengebieden moet afbakenen. In 2005 is met het GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving' de Waaslandhaven met onder meer het Deurganckdok ontwikkeld. Er werd toen al beslist om de Waaslandhaven te laten groeien, maar met een klemtoon op leefbaarheid en de realisatie van natuurgebieden.

In 2006 waren er voorbereidende studies en overlegondes, die zijn uitgemond in een tussentijds strategisch plan voor de haven van Antwerpen. Dat plan beschrijft een streefbeeld voor de haven tot 2030, waarbij men zoekt naar een evenwicht tussen economische ontwikkeling, mobiliteit, leefmilieu, landbouw, leefbaarheid enzovoort. De Economische Ontwikkelingsstudie voor de haven van Antwerpen, waar u naar verwijst, mijnheer Rzoska, gaf de onderbouwing van het economische luik van het strategisch plan voor de haven. In de studie wordt niet gesteld dat havenuitbreiding niet nodig is. De noodzakelijke uitbreiding op lange termijn wordt daarin juist onderbouwd.

Op 14 december 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist om een pregrondenbank op te richten, met als bedoeling om dat flankerend landbouwbeleid vorm te geven. Daarmee wilde de regering ingaan op opportuniteiten die zich in de regio voordeden, om nog voor de goedkeuring van het RUP al gronden te kunnen verwerven, zodat die opnieuw aan landbouwers zouden kunnen worden aangeboden. De vorige regering toonde dus toen al aan dat ze rekening hield met de nood aan een gedegen flankerend beleid ten aanzien van de landbouw.

Van 2006 tot 2009 werd het strategisch plan onderworpen aan een milieuevaluatie. In 2009 is het plan-MER goedgekeurd, waarbij verzachtende maatregelen werden voorgeschreven, om een aantal groeiscenario's te milderen. In september 2009 heeft de Vlaamse Regering een keuze gemaakt voor het maatschappelijk meest haalbare alternatief (MMHA). Dat bevat een streefbeeld voor de haven en omgeving in 2030, met inbegrip van een aantal verzachtende maatregelen, waarnaar ik al heb verwezen.

Bij die keuze is ook beslist, collega's, om een sociaal begeleidingsplan voor bewoners en voor landbouwers op te stellen. Ook toen wilde de Vlaamse Regering echt wel aantonen dat er een grondig flankerend beleid nodig is om uiteindelijk tot een definitieve vaststelling van het RUP te komen. Bij de opmaak van dat sociaal begeleidingsplan zijn onder meer de gemeente Beveren en de intercommunale Interwaas betrokken en was er informeel overleg met de landbouworganisaties.

In juli 2011 keurde de Vlaamse Regering de principes van het sociaal begeleidingsplan bij dat RUP goed. Daarbij werden de aanvankelijk beperktere grenzen voor het begeleidingsplan uitgebreid tot de begrenzing van het volledige RUP. Daar heeft de heer Watteuw nog naar gevraagd. Ik heb toen geantwoord dat het voor mij van belang is dat je een flankerend beleid maakt voor de hele zone, niet beperkt tot kleine zones.

Enkele weken na juli 2011 heeft de Vlaamse Regering de milderende en natuurcompenserende maatregelen die betrekking hadden op het MMHA goedgekeurd. Men heeft opnieuw gekozen voor een flankerend beleid. Toen is ook beslist om een overlegstructuur op te richten en een procesmanager aan te duiden, die dat flankerend beleid in overleg met alle betrokken partijen vorm moest geven en uitvoeren. Die man, de heer Hemelaer, is hier aanwezig in de zaal. Hij zit achteraan.

De voornaamste taken van de procesmanager zijn de coördinatie van het interne overleg met alle betrokken administraties van de Vlaamse overheid en de haven, het overleg met alle betrokken partijen, gemeenten, bewoners, intercommunales en middenveld, en het voeren van een actieve communicatie in het projectgebied. Dat is ook gebeurd. Er werden informatiemarkten gehouden, er zijn brochures gemaakt, ook voor het flankerend landbouwbeleid. Er zijn persberichten verzonden. Die man is zeer actief. Tot slot heeft hij het Centraal Netwerk opgericht. Dat is een forum waarin alle aspecten aan bod komen van het verdere ontwikkelingsproces van de haven, volgens het MMHA. Dat Centraal Netwerk is vorig jaar op 7 november 2012 voor de eerste keer samengekomen.

Wat het flankerend beleid betreft, collega's, is het inderdaad zo dat de regering bij de uitwerking van het RUP uitdrukkelijk aandacht besteedt aan de gevolgen voor mens, landbouw en natuur en hoe we met die gevolgen moeten omgaan. Ik ben me er echt ten volle van bewust dat, als je zo'n afbakeningsproces voert, je onvermijdelijk zaken beslist die een effect hebben op mensen die er werken en wonen, en dat je die zaken zeer goed moet begeleiden. Dat is absoluut niet om te lachen. Dat heeft zware effecten.

Toch heb ik hier al heel vaak van mensen, economische actoren, de vraag gehoord om dat nu eens af te bakenen, om duidelijkheid te scheppen. Die krijtlijnen moeten vastliggen, om te kunnen werken aan een toekomst voor de haven. Investeerders aantrekken lukt niet goed in een klimaat waarbij we niet weten wat het wordt. Je moet een zone afbakenen en ervoor zorgen dat daar zekerheid rond bestaat.

In het actieprogramma worden niet-ruimtelijke maatregelen, zoals de zorg voor woonkwaliteit, gezondheid, mobiliteit en milieu, opgenomen. Op die manier willen wij als Vlaamse Regering de gevolgen van de havenontwikkeling voor de omgeving verzachten. Mensen die in de regio wonen, kunnen een beroep doen op een premie voor herinrichtingskosten, ze kunnen rekenen op voorrang bij sociale huisvesting, op begeleiding die op maat gesneden is en op oplossingen door de bemiddelaar. Daarbij bestaat de mogelijkheid om nog enkele jaren te blijven wonen in afwachting van de uitvoering van die oplossing. De Vlaamse Regering zal ook mogelijkheden creëren voor herhuisvesting in Prosperdorp. Daardoor krijgen getroffen mensen de kans om een nieuwe woonst te betrekken in de onmiddellijke omgeving en in een gelijkaardige leefomgeving, met zicht op de polders.

U hebt gevraagd hoeveel mensen daar nu wonen. Ik heb de cijfers even opgevraagd. In Rapenburg zijn nog 9 huizen bewoond, in Ouden Doel 23 en in Doel zelf 19. In Doel bedraagt het totale woningenbestand 210, in Rapenburg 17 en in Ouden Doel 32. In Doel wonen nog 28 mensen, in Rapenburg 16 en in Ouden Doel 47. Een aantal mensen wonen in een reeds onteigende woning.

Betreffende het verdwijnen van de dorpen is er al onderzoek verricht naar in- en uitlaatconstructies en naar de hoogte van de dijken rondom de Doelpolder. De resultaten van het onderzoek waren niet van dien aard om de beslissing van de Vlaamse Regering over de voorlopige vaststelling bij te stellen. Er zijn verschillende redenen waarom de Vlaamse

Regering bij haar beslissing blijft om de twee gehuchten te laten uitdoven. Ik heb een kaartje dat ik bij het verslag zal voegen. De eerste en belangrijkste is die van de leefbaarheid. De twee gehuchten komen in een aan getijden onderhevig gebied te liggen, wat consequenties heeft voor de veiligheid. Die bewoners zouden als het ware in een kuip gaan leven, omringd door hoge dijken die het getij moeten keren. Het uitzicht vanuit die woningen zou niet meer zijn zoals vandaag. Bovendien zou de woon- en leefkwaliteit ingrijpend veranderen. Ook de bereikbaarheid zou sterk wijzigen. De aanleg en het onderhoud van de dijken zouden bovendien hoge investerings- en onderhoudskosten met zich meebrengen.

De landbouwers krijgen de mogelijkheid om via de Vlaamse Grondenbank elders gronden te ruilen. Die bank is al enkele jaren in gebruik. Dat zal heel wat werk meebrengen. De landbouwers kunnen rekenen op begeleiding op maat door de Bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten.

De Vlaamse Regering stelt in haar beslissing: “Zolang het gebied, of deelgebieden, niet fysiek in gebruik genomen wordt voor natuurontwikkeling of bijhorende infrastructuur, kunnen de gronden verder in gebruik blijven voor landbouw. Hierover zullen afspraken gemaakt worden tussen de onteigenende instanties en de betrokken landbouwers.”

Ook hier is dus sprake van een gefaseerd verhaal, waarbij de landbouwers hun gronden in gebruik kunnen houden tot ze werkelijk nodig zijn voor de havenontwikkeling. De projectmanager moet nu actief in overleg gaan met de landbouwers en de landbouworganisaties. Dat is ook in het verleden al gebeurd.

Ook zelfstandigen kunnen rekenen op individuele begeleiding door de bemiddelaar. Om de getroffen bewoners, landbouwers en zelfstandigen te informeren over maatregelen uit het sociaal begeleidingsplan, worden er de volgende weken opnieuw zes informatievergaderingen georganiseerd. Tijdens die vergaderingen zullen de bemiddelaar, de aankoopcommissaris en de Vlaamse Landmaatschappij de verschillende mogelijkheden uit het plan toelichten. De procesmanager zal volgende week het principieel goedgekeurde RUP toelichten aan het college van burgemeester en schepenen van Beveren. De procesmanager zal contact leggen met de andere betrokken burgemeesters. Naast die infovergaderingen kunnen de betrokkenen zelf naar de bemiddelaar stappen.

Mijnheer Rzoska, over het Saeftinghedok heeft de Vlaamse Regering in het regeerakkoord aangegeven dat: “(...) het gebied ‘Saeftinghe’ ingericht wordt als havengebied overeenkomstig het ‘meest maatschappelijk haalbaar alternatief’. De invulling kan gefaseerd gebeuren en kan maritiem, industrieel of logistiek zijn of een combinatie daarvan, in functie van de economische behoeften. De studies voor de realisatie van een mogelijk opengetijdendok worden voortgezet. Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd van de verschillende planopties. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaams Gewest worden toegepast.”

Door de principiële beslissing tot definitieve vaststelling van het GRUP heeft de Vlaamse Regering nu de verdere projectontwikkeling van die zone ruimtelijk mogelijk gemaakt. Op 9 januari 2012 is in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever een kosten-batenanalyse over de toekomstige ontwikkeling van de Saeftinghezone van start gegaan. De opdracht bestaat uit een analyse van alle maatschappelijke aspecten die moeten toelaten een maatschappelijke afweging te maken van de verschillende scenario's. Deze scenario's onderscheiden zich door een verschillende verhouding tussen de zeehavengerelateerde activiteiten: overslag, industrie en logistiek.

Die studie moet nagaan wat de meest aangewezen infrastructurele ontwikkelingen in het gebied zijn en welke timing en fasering gewenst is voor de aanleg en de ingebruikname van de Saeftinghezone. Het is mogelijk dat uit de studie Maatschappelijke Afweging Zone Saeftinghe blijkt dat het dok niet nodig is of kleiner kan, en dat er meer ruimte nodig is voor logistiek. Indien enkel gekozen wordt voor logistiek in de Saeftinghezone biedt het GRUP

ook daartoe de ruimte. Of dit al dan niet effect heeft op het flankerend beleid, zullen we op dat moment moeten bekijken.

De Vlaamse Regering heeft vorige vrijdag niet enkel over het GRUP Zeehavengebied Antwerpen beslist, maar ook over een actieprogramma. Daar heb ik al veel aandacht aan besteed. Het is geen of-ofverhaal.

Mijnheer Rzoska, u verwijst onder andere naar de verwerving van de terreinen van General Motors. U weet dat de Vlaamse Regering daadkrachtig optreedt door 17,5 miljoen euro aan opleidings- en ecologiesteun terug te eisen van General Motors als gevolg van de sluiting van de Antwerpse Opelfabriek. De Vlaamse Regering wil dit geld opnieuw investeren in werkgelegenheid. Bij voorkeur zal worden ingezet op arbeidsintensieve maakindustrie. Tegelijkertijd onderneemt de haven al initiatief om die gronden effectief te verwerven.

Wat uw andere suggesties betreft, het GRUP Zeehavengebied voorziet juist in de ruimte voor die tweede spoorontsluiting op Recheroever, voor de Liefkenshoekspoortunnel op Linkeroever, een wachtdok voor de binnenvaart, en een nieuwe afzonderlijke ontsluiting voor het havengebied op Linkeroever. Mevrouw Bastiaens wees erop dat we het gros van de havenontwikkelingen die nu nodig zijn, mogelijk zullen maken.

De invulling van de haven voor meer dan twintig jaar is een dynamische oefening die sowieso niet volledig kan worden gepland. Wat mij betreft, en sommige collega's hebben dat al gemeld, is de grote verdienste van dit GRUP dat er een duurzaam en allesomvattend kader gecreëerd wordt, dat visie en rechtszekerheid biedt, maar dat dus ook nog verder moet worden uitgewerkt en ingevuld.

Zoals de heer Van Malderen zei, evolueren we nu eindelijk naar een rechtszeker kader. Ik ben me zeer goed bewust van het precaire evenwicht tussen de verschillende belangen dat we daar moeten zoeken. De komende weken zullen cruciaal zijn voor het verdere overleg dat hopelijk op een goede manier zal verlopen, met de gemeenten, de bewoners, de zelfstandigen en de landbouworganisaties.

Na de definitieve vaststelling van dit plan, kan eindelijk werk worden gemaakt van diverse projecten die al enkele jaren geblokkeerd zijn omdat er geen RUP en dus geen rechtszeker kader was. Dit is het geval voor investeringen bij onder meer Total, Vopak, AET, Rubis en Katoen Natie. Ik verwijs naar de logistieke parken Schijns en Waasland. Ik verwijs naar de uitbreiding van de Main Hub en Freight inlage voor het spoorvervoer, een wachtdok voor de binnenvaart, twee vrachtwagenparkings aan de Tijsmanstunnel en de Goordijk en de realisatie van een deel van het windmolenpark op Linkeroever. Er zit heel veel ruimtelijke ontwikkeling in.

Groei vraagt ons dus om vooruit te kijken, zonder alleen maar te focussen op de situatie van vandaag. In 1969 dachten sommigen bij de opening van de Kennedytunnel ook niet dat de tunnel ooit vol zou geraken, en kijk waar we vandaag staan.

Het is absoluut de bedoeling van de Vlaamse Regering om met dit RUP op een duurzame manier te werken. We doen dat niet zonder sterk flankerend beleid. De Vlaamse Regering heeft een RUP goedgekeurd alsook een nota over het flankerend beleid. Ik kan daar vandaag niet alle details over geven. Wanneer daar echter interesse voor is en nadat minister Muylers de vragen in zijn commissie heeft beantwoord, kunnen we daar de komende weken samen met de procesmanager dieper op ingaan.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Dit is voor ons altijd een heel belangrijk en gevoelig dossier geweest. Maar niet alleen voor ons natuurlijk, een aantal mensen uit de betrokken gemeenten hebben al aangekondigd dat ze verdere juridische stappen zullen zetten tegen de beslissing die u hebt genomen.

Het valt me op in uw antwoord dat men op dit moment een heel kader voorbereidt waarbij een aantal zaken gewoon worden opengelaten. Het is absoluut nog niet zeker, zo lees ik in uw antwoord, dat er wel degelijk een Saefthingedok zal komen. De toekomst zal dat moeten uitwijzen. Ik vind het merkwaardig dat er zo ver wordt gegaan in de afbakening en dat die grond zomaar wordt ingekleurd op een moment dat er nog niet meer zekerheid is. Het kan gaan over een mix, overslag, industrieel gebruik. Ik vind het merkwaardig dat u meestapt in een maximaal scenario op een moment dat bijvoorbeeld het eerste getijdendok, het Deurganckdok, nog onderbenut is. Er liggen nog heel wat andere capaciteiten in de haven om die overslag te realiseren.

Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt door collega's alsof wij geen belang zouden hechten aan tewerkstelling. Uiteraard hechten wij wel belang aan tewerkstelling. Wij erkennen ook het belang van de haven van Antwerpen voor de economische positie van Vlaanderen. Dat betekent echter niet dat men geen rekening moet houden met andere belangen die daar spelen. Ook landbouwersbelangen en natuurwaarden zijn voor ons belangen. In dat geval zitten we zelfs op dezelfde lijn, en dat is misschien historisch, als de landbouwers. Wij vinden dit op dit moment een economisch onzinnige beslissing. Wij vinden dat die landbouwgrond perfect kan blijven. Dan hoeft er ook geen natuur gecompenseerd te worden.

Wat de studies betreft die u oplijst, onder meer over de leefbaarheid van de dorpen die deze keer worden geïdentificeerd, wil ik u vragen om toegang te krijgen tot die onderzoeken. Ik heb een poging gedaan om een aantal van die onderzoeken te pakken te krijgen, maar dat is me niet gelukt. Ik kan me echter niet voorstellen dat ik in dit transparante huis een aantal van die onderzoeken niet zou kunnen inkijken.

Ik ga graag in op uw suggestie om in de loop van de volgende weken, samen met de verantwoordelijke daarvoor, dieper in te gaan op het flankerend beleid. Ik veronderstel dat ook andere collega's uit deze commissie daarin geïnteresseerd zullen zijn.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik heb nog een vraagje waar u eventueel een volgende keer op kunt antwoorden. Zoals de heer Rzoska zegt, lijkt het me belangrijk dat we inzicht krijgen in een aantal documenten en onderzoeken die achter de beslissing zitten. Ik heb het dan bijvoorbeeld over de afweging van alternatieven op het vlak van kostprijs. Het niet behouden van de dorpen Rapenburg en Ouden Doel hebt u gemotiveerd vanuit veiligheidsoogpunt. Het klinkt evident. Rond een overstromingsgebied of getijdengebied moeten dijken worden gebouwd. Sommigen, waaronder de burgemeester van Beveren, zeggen dat dit niet nodig is. Het lijkt me dan ook nuttig om de verschillende scenario's gewogen naast elkaar te zetten. Dat is geen politieke maar een technische discussie die ons moet toelaten om helder naar die alternatieven te kijken en te doorgronden waarom die keuze is gemaakt.

Minister, ik heb u niet horen ingaan op mijn opmerking over mobiliteit. De haven van Antwerpen staat voor een enorme opdracht om die modal split anders te organiseren dan vandaag het geval is. Dat neemt niet weg dat men in het scenario zoals het hier is voorgesteld, automatisch uitgaat van meer verkeer naar en van die haven, ongeacht wat er gebeurt op het vlak van modal split.

Dat is vandaag al een probleem op het gebied van mobiliteit over de weg in het Waasland. Daar kreunt men onder die mobiliteit over de weg. De prognose is heel helder: als we niets doen, dan zal de problematiek van de Kennedytunnel zich uitstrekken tot ver voorbij Beveren en gedurende de hele dag, niet meer alleen tijdens de spits en tijdens de week, maar wel 7 dagen op 7 en 24 uur op 24. Ik wil dan ook vragen dat parallel met dit dossier ook andere dossiers in ogenschouw worden genomen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben zelf geen techniker. Ik wil dan ook niet de pretentie hebben mijn mening te geven over constructies. Bij deze beslissing zijn verschillende ministers betrokken, tot zelfs de minister van Erfgoed. Het lijkt me dan ook goed om na de vragen die volgende week aan minister Muylers worden gesteld, een informatiesessie te organiseren. Een eerste deel kan gaan over de technische zaken. Ik heb immers gehoord dat er vragen zijn over de dijken en waarom men daar al dan niet voor kiest. Een tweede deel kan dan gaan over het proces van de sociale bemiddeling. Ik stel voor dat we daar de komende weken werk van maken.

Mijnheer Van Malderen, het RUP sluit vrij naadloos aan op het Masterplan 2020. We hebben heel wat maatregelen die ook voor het Waasland goed zouden moeten zijn. We hebben daar een betere verbinding naar de E34. Ook de ring rond Gent wordt opgenomen in de nieuwe projecten van ViA-Invest.

Het Waasland heeft wel nog een aantal andere mobiliteitsproblemen. De N41 en de N42 zijn twee van mijn nachtmerries. De problemen zijn daar vrij groot. U hebt dus een punt wanneer u zegt dat de algemene mobiliteit in het Waasland wat zuurstof nodig heeft. Een aantal problemen zijn niet gerelateerd aan de haven. De havengerelateerde zaken zitten wel grotendeels verwerkt in het Masterplan, zeker wat het goederenvervoer betreft. De ruimte voor sporen bijvoorbeeld is opgenomen in het RUP. De goedkeuring is dus nodig om ook die ontwikkelingen mogelijk te maken in de toekomst. De Liefkenhoekspoortunnel ligt op Linkeroever en zou daar een serieuze bijdrage toe moeten leveren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Ik zal dit dossier blijven opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■