



Vlaams  
Parlement

vergadering **C254**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 mei 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersovertredingen in zone 30 aan schoolomgevingen – 2083 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de campagnes voor verkeersveiligheid – 2086 (2014-2015)	4
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het advies betreffende het nieuwe koninklijk besluit inzake drones – 2100 (2014-2015)	7
VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontwikkelingszone Saeftinghe – 2123 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van het Saeftinghedok – 2196 (2014-2015)	9

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersovertredingen in zone 30 aan schoolomgevingen – 2083 (2014-2015)****Voorzitter: de heer Dirk de Kort****De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, op 1 september zal het precies tien jaar geleden zijn dat de zone 30 in alle schoolomgevingen werd ingevoerd. Een jaar later werden de betrokken wegbeheerders – gewesten, provincies, gemeenten – verplicht om die in te voeren. Ze maakten er dan ook werk van. In het verleden heeft de Vlaamse overheid 13,2 miljoen euro uitgetrokken voor de realisatie ervan aan 440 scholen. Naast het invoeren van een snelheidsbeperking is de inrichting van de infrastructuur en een sensibiliseringscampagne gerealiseerd.

Niemand twijfelt aan het nut van de maatregel. Toch stellen we vast dat bijna niemand zich houdt aan de snelheidsbeperking. Uit een recente bevraging van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat 90 procent van de Belgen de zone 30 negeert. Verschillende oorzaken moeten dat verklaren. Zelf denk ik – en ik heb al wat kilometers in Vlaanderen gereden – dat een uniforme aanduiding van de zones 30 zijn belang heeft.

Ik wil u daarover enkele concrete vragen voorleggen. Zal in het nieuwe Vlaams Verkeersveiligheidsplan de zone 30 aan schoolomgevingen opnieuw prioriteit krijgen op het vlak van infrastructuur, sensibilisering en verkeershandhaving? Dat laatste blijkt toch nodig te zijn. Een uniformisering van de weginrichting aan scholen kan een belangrijk element zijn om autobestuurders hun rijgedrag te laten aanpassen. In het verleden werd een werkboek opgesteld om lokale besturen een leidraad aan te bieden met het oog op het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen. In welke mate wordt het werkboek vandaag de dag nog nuttig aangewend door steden en gemeenten? Een werkboek of leidraad mag geen statisch geheel zijn. Misschien is een update nuttig? Zult u hierover overleg plegen met de federale minister van Binnenlandse Zaken?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, collega's, in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is snelheid een bijzonder aandachtspunt. De vaststellingen van het BIVV en de gedragsmetingen maken dat nodig. Het overtredingspercentage in de bebouwde kommen, met inbegrip van die in de zones 30, is nog steeds te hoog.

Dit jaar voeren we geen specifieke campagne rond de zone 30 in schoolomgevingen, maar dat wil niet zeggen dat we in ons beleid op het vlak van communicatie en de educatieve projecten geen aandacht voor de problematiek zouden opbrengen. Zo hebben we in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de federale politie een uitzending van 'Kijk uit', met de titel 'Graag traag', over de zone 30 opgenomen. Ook op het Vlaams congres over verkeersveiligheid ging er aandacht naar projecten die de verbetering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving tot doel hebben. Voorts is er in de jaarlijkse 'Week van de mobiliteit' aandacht voor het belang van een aangepast verkeersgedrag in de schoolomgeving. Zo focust de Strapdag op het probleem. Snelheidshandhaving is ook een insteek voor het overleg over het thema verkeersveiligheid van de kadernota Integrale veiligheid. Die nota is een belangrijk referentiekader voor de opmaak van het nationaal veiligheidsplan, en dus voor het vastleggen van de prioriteiten van politie en justitie.

Op de vraag in welke mate het handboek vandaag door steden en gemeenten wordt aangewend, kan ik natuurlijk geen glashelder antwoord geven. In het algemeen wordt de knowhow van de vademecums zeker gewaardeerd. Steden en gemeenten proberen de aanbevelingen zo goed mogelijk toe te passen, rekening houdend met de lokale context. Er is ook grote aandacht voor de schoolomgevingen, wat zich dikwijls vertaalt in een aangepaste inrichting en het aanbrengen van straatmeubilair. De VVSG laat weten dat het werkboek voor verkeersveilige schoolomgevingen in veel bureaus van mobiliteitsambtenaren binnen handbereik op een rek staat. Mijn administratie werkt op dit ogenblik aan een geactualiseerde bundeling van die vademecums. Het zal een overkoepelend handboek over de weginfrastructuur worden. De verschillende bronnen over weginfrastructuur, waaronder het werkboek over de schoolomgeving, worden in één document opgenomen. Waar nodig zullen we actualiseren of aanvullen.

Ten slotte wil ik nog meegeven dat de handhaving een aandachtspunt blijft. Als ik me niet vergis, is dat hier in de commissie ook al ter sprake gekomen. Vroeger was de gouden tijd, toen men schermde met technische argumenten om de resultaten van flitscamera's in zone 30 te betwisten. Ik wil daarover duidelijk zijn: de politie kan op een betrouwbare wijze snelheidsovertredingen vanaf 30 km flitsen. De flitsresultaten zijn gehomologeerd. De cijfers in mijn bezit zeggen me dat het aantal flitscamera's in schoolomgevingen beperkt is. We kunnen daar nog meer op inzetten, gezien het feit dat de technische manco's niet langer een probleem vormen.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, dank u voor uw antwoord. Het is positief dat u vindt dat er meer aandacht moet worden geschonken aan dit probleem. We moeten daar niet flauw over doen: 90 procent van de bestuurders, dat zijn wij eigenlijk allemaal. Iedereen is een beetje schuldig in dat straatje. De uniforme aanduiding van die zones is heel belangrijk. U gaf al aan dat de bundeling van alle pamfletten en werkboeken daarover een belangrijk gegeven is. En ik denk ook, zoals u zegt, dat we nog meer moeten inzetten op de handhaving, aangezien de technische middelen ons ter beschikking staan.

Minister, ik zou tot slot toch willen vragen om te bekijken of het mogelijk is een nieuwe sensibiliseringscampagne te doen. Dat moet low budget kunnen. We kunnen de lokale actoren – ik denk aan de schepenen van Mobiliteit en de schepenen van Onderwijs, maar ook aan de directies van de lokale scholen – voor onze kar spannen om de ouders en de lokale besturen te bewerken met infobladen en infoboden. Met beperkte middelen moet daar toch iets mogelijk zijn. We hebben in deze regering helaas last van beperkte middelen. Met beperkte middelen kunnen we iets doen aan die sensibilisering, die dringend nodig is.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de campagnes voor verkeersveiligheid – 2086 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Reeds meermaals kwamen in deze commissie de investeringen inzake verkeersveiligheid aan bod. Ik denk dan in het bijzonder aan de investeringen in verkeersveiligheids campagnes. Wat dat betreft, vernamen we recent dat de geplande campagnes mogelijk niet uitgevoerd kunnen worden door vertragingen. Er werd verwezen naar de zomer-BOB-campagne. Die zou, zo staat

vandaag in de pers te lezen, wél kunnen doorgaan. Naar verluidt waren er campagnes gepland rond alcohol, gordeldracht, overdreven snelheid enzovoort.

In deze commissie werden al tal van vragen gesteld over overheidsopdrachten, aanbestedingsrecht en de intellectuele eigendom van het merk 'BOB', maar dat zou de campagnes rond verkeersveiligheid niet in het gedrang mogen brengen, gezien het grote maatschappelijk belang ervan. Minister, u meldde recent ook dat u een akkoord zou hebben bereikt met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) inzake het merk 'BOB'. Ik begrijp dat uw akkoord losstaat van eventuele aanbestedingsprocedures.

Minister, wat zijn de gevolgen van de aanslepende aanbestedingsprocedure voor verkeersveiligheids campagnes voor het voorziene aantal campagnes? Klopt het dat er al sowieso een campagne zal sneuvelen? Komt de grote zomercampagne in het gedrang? Waar loopt het dossier op vast en wat gaat u eraan doen? Wat zijn de kenmerken van uw 'BOB'-akkoord met het BIVV? Gaat het over een louter gebruiksrecht of zal het BIVV betrokken worden bij de campagnes? Wat betekent dit akkoord voor de lopende aanbestedingen?

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik was verheugd te vernemen dat u met het BIVV een akkoord hebt bereikt over de BOB-campagne. Tegelijkertijd was ik toch ook wat verbaasd. Ik herinner mij dat wij tot tweemaal toe in dit parlement over de BOB-campagne hebben gediscussieerd: in de plenaire vergadering van 18 maart 2015 en hier in deze commissie op 2 april 2015. Ik heb u in de plenaire vergadering van 18 maart gewezen op het feit dat het BIVV op een hoorzitting van de Kamercommissie Infrastructuur begin dit jaar al kond had gedaan van het aanbod aan de verschillende gewesten om een nagenoeg kosteloze campagne te voeren, en dat samen met de Unie van de Belgische Bierbrouwers, die eigenaar is van het merk 'BOB'. U zei toen dat u dat niet kon doen, dat dat in de aanbestedingsprocedure zat. Op 2 april stelde mevrouw Pira hierover een vraag. Ik vroeg u of u al gesprekken had opgestart of zou willen opstarten met het BIVV over het al dan niet overdragen van de eigendomsrechten op 'BOB'. U antwoordde toen: "Ik weet zelfs niet of de wet op de overheidsopdrachten ruimte laat om in een lopende aanbestedingsprocedure gesprekken te starten met een van de partijen." Nu lees ik in uw persbericht: "Los van de aanbestedingsprocedure startte Vlaams minister Weyts gesprekken met het BIVV over het gebruik van 'BOB'." U hebt dus wel degelijk, zo begrijp ik het toch, tijdens het lopen van de aanbestedingsprocedure gesprekken gestart met het BIVV. Begrijp ik het dan goed dat u met hen hebt gesproken over het aanbod dat het BIVV al enkele maanden geleden heeft gedaan aan de gewesten om nagenoeg gratis een campagne te voeren? Mij benieuwt het dan ook te weten wat dat akkoord precies inhoudt. Mogen wij het merk 'BOB' gebruiken? Voert het BIVV zelf die campagne? Ik sluit mij op dat vlak aan bij de vraag van de heer de Kort.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, ik heb u eerder een gelijkaardige vraag gesteld. Ik schrok ervan dat de vraag terugkwam. U hebt toen een lijst gegeven van de geplande campagnes en u hebt ons gezegd hoe u die planning hebt opgemaakt. U had de accenten gelegd in overeenstemming met de accenten die de politie had gelegd.

Er is vertraging opgelopen in het hele BOB-gebeuren. Er is de verschuiving van het ene niveau naar het andere, maar er zijn ook nog een aantal zaken die gerespecteerd moeten worden, zoals een onderhandelingsprocedure. De antwoorden en de stand van zaken die we tot nu toe van u gekregen hebben, zijn toch wel bemoedigend te noemen.

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

**Minister Ben Weyts:** Het voorstel tot gunning en het gunningsverslag liggen al een tijdje bij onze diensten. Het begrotingsakkoord ligt voor. Het afsluiten van die procedures heeft mij ook de kans gegeven om bepaalde gesprekken te kunnen organiseren.

Er zijn voor alle duidelijkheid geen campagnes geschrapt. Ondertussen is er trouwens ook continuïteit geweest. In april heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een campagne tegen te snel rijden aan wegenwerken gevoerd. In mei is er de campagne 'Blijf niet plakken op de middenstrook', samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). In juni volgt de BOB-campagne. Ondertussen bereikte het departement ook een beginselakkoord met Mediaaan om in augustus rond Zeppe en Zikki een campagne over gordeldracht te voeren.

Het is mijn bedoeling om na afronding van de gunningsprocedure, die momenteel voorligt bij Begroting, een opdrachtnemer aan te stellen, waarbij de gunning in overeenstemming blijft met de omschrijving in het bestek. Dat betekent een toewijzing voor vijf campagnegolven over vier thema's. Momenteel ligt de ontwerp-agenda als volgt voor. Oktober 2015: afleiding in het verkeer. Februari 2016: vermoeidheid. April 2016: snelheid. Augustus 2016: gordeldracht. Oktober 2016: afleiding in het verkeer.

In de maanden dat het departement niet communiceert, heb je altijd het Agentschap Wegen en Verkeer dat die taak invult. Bij het departement ligt de nadruk op de verkeersveiligheid, bij het agentschap meer op wegenwerken en informatie en veiligheid daaromtrent.

Voor de volledigheid geef ik u hierbij de campagnekalender van de afgelopen en de volgende maanden mee. Januari: het negeren van afgekruiste rijstroken. Februari: vermoeidheid. Maart: aankondiging grote werven. April: snelheid bij wegenwerken. Mei: middenstrookrijden. Juni: alcohol. Juli: zwerfvuil. AWV doet dat trouwens in samenwerking met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). Augustus: focus op de gordeldracht. September: update grote werven. Oktober: afleiding en gsm'en in het verkeer. November: Viapass. December: alcohol.

Het klopt dat ik met het BIVV onderhandelde over het gebruik van BOB, maar u moet daarbij het onderscheid maken tussen twee zaken. Enerzijds heb je een principieel akkoord over een, wat ons betreft, kosteloze campagne en een voorstel dat goed is aangevuld, zodat we de Vlaamse belastingbetaler er ook een dienst mee bewijzen. We kunnen immers niet alleen het concept gebruiken, maar kunnen ook, op basis van die gesprekken, tot een kosteloze campagne komen, met het BIVV, maar ook in samenwerking met de Belgische brouwers en met Assuralia, die ook eigenaar zijn van het concept. Het BIVV concipieert en werkt de campagne uit, inclusief campagnebeelden, advertenties, radiospots, online-elementen, websites, banners, een viraal spotje en ook mediaruimte. Voor ons blijven dus enkel nog kosten als de print van affiches. Dat is het uiteindelijk geworden.

Het beginselakkoord voorziet in de samenwerking voor de zomer- en wintercampagne in 2015, maar daarnaast hebben we wel nog een onderhandeling met het BIVV, trouwens ook samen met de andere gewesten, over het gebruik van het BOB-concept buiten die campagnes, om er dus het hele jaar door zelf gebruik van te kunnen maken, en zo ja, onder welke voorwaarden. Op die manier zouden we dat meer continu kunnen gebruiken. We doen dat dus samen met de drie gewesten. Die gesprekken lopen nog.

Dit akkoord heeft geen grote gevolgen voor de offerte. Het is mijn bedoeling om na afronding van de gunningsprocedure een opdrachtnemer aan te stellen, waarbij de gunning in overeenstemming blijft met de omschrijving in het bestek. Dat wil

zeggen: een toewijzing voor vijf campagnegolven over vier thema's, waarbij alcohol dan zal worden vervangen door een ander thema.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Bedankt, minister. Het is goed om vast te stellen dat continuïteit in de veiligheidscampagnes verzekerd kan worden en niet in het gedrang komt. Er moeten op dat vlak in Vlaanderen en België extra inspanningen worden gedaan, omdat we nog te veel verkeersslachtoffers hebben. Het is goed om vast te stellen dat het een kosteloze BOB-campagne is en dat we enkel nog de kost moeten dragen voor het printen van de affiches.

Het is mij echter nog niet helemaal duidelijk wat de inhoud is van het BOB-akkoord met het BIVV. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. U hebt verwezen naar lopende besprekingen. Ik neem aan dat het akkoord er op dit ogenblik nog niet volledig is, en dat het nog verder wordt besproken.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik ben blij dat u een oplossing hebt gevonden en dat blijkt dat daar meer creativiteit bij aan de dag kon worden gelegd dan u twee maanden geleden in de plenaire vergadering had laten uitschijnen. Collega Parys is dat hier anderhalve maand ook met heel veel misbaar in de commissie komen vertellen.

Als u met het BIVV en de andere eigenaars over het gebruiksrecht spreekt, neem ik aan dat dat gaat over gebruiksrecht door de overheid, en niet om dat nog eens te kunnen overdragen aan derden voor toekomstige aanbestedingen.

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

**Minister Ben Weyts:** Ter verduidelijking, er is een akkoord met het BIVV over de BOB-campagne 2015 voor nu juni en december. Er is een akkoord over de betaling. Wij betalen enkel de print. Er is nog geen akkoord over de andere presterende periodes doorheen het jaar of het gebruik van het BOB-concept.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het advies betreffende het nieuwe koninklijk besluit inzake drones  
– 2100 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Peter Van Rompuy (CD&V):** Minister, u hebt hier al meerdere vragen over gekregen. Er is een nieuw KB aangekondigd over het gebruik van drones. Er zijn raakpunten met de Vlaamse bevoegdheden. Uw administratie gaf – denk ik – in het verleden al advies op een KB. Als dat niet zo zou zijn, zou er het best overleg zijn over de inhoud van het KB en hoe het samen met Vlaanderen tot uitvoering kan worden gebracht.

Heeft Vlaanderen op het vorige KB een advies uitgebracht? Wat stond daar in grote lijnen in? Is er ondertussen een nieuw ontwerp van KB? Is daarover al overleg geweest? Zo ja, hebt u al een advies ingediend? Wat staat daarin? Op welk vlak is Vlaanderen bevoegd inzake drones?

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, ik heb u inderdaad ook al een aantal keren ondervraagd over deze boeiende en toekomstgerichte thematiek. We zijn pionier inzake drones, zeker op Belgisch vlak. Onze wetgeving hinkt hopeloos achterop. Federaal minister van Mobiliteit Galant heeft inspanningen gedaan. Ze is op de proppen gekomen met een ontwerp van KB waarover ze op 31 maart communiceerde. Ik heb u op 1 april in de plenaire vergadering een vraag gesteld, maar u had nog niets ontvangen. U had nog geen informatie gekregen. U zei wel vrijwillig dat u reikhalzend uitkeek naar de toepassingen zodra de reglementering er zou zijn. U zou een gesprek aangaan met uw federale collega.

Heeft het overleg plaatsgevonden? Hebt u het element van de vlieghoogte aangekaart? Ik heb u dat al gevraagd. In de aanvankelijke versie was er nog ruimte voor verbetering. Heeft het gewest een advies ingediend? Kunt u daar de contouren van schetsen? Last but not least, wanneer verwacht u dat de wetgeving van kracht wordt? De sector kijkt er echt naar uit.

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

**Minister Ben Weyts:** Vlaanderen had inderdaad een analyse van het vorige ontwerp van KB inzake het gebruik van afstandsbestuurde luchtvaartuigen in het Belgische luchtruim. Het was een negatief advies op basis van bevoegdheidsoverschrijding. Het ging namelijk ook over de toegang tot het beroep, wat expliciet voorbehouden is aan Vlaanderen.

Ondertussen hebben we een nieuw ontwerp van KB ontvangen, nog maar pas hoor. Er werd over gecommuniceerd, waarop de heer De Clercq zijn actuele vraag stelde. Maar we hebben het ontwerp pas op 15 mei ontvangen, vandaar dat er nog geen advies is. Mijn diensten zijn bezig met een analyse. De bevoegdheidsproblematiek wordt opnieuw onderzocht. Dat is toch wel iets complex. Toegang tot het beroep en vestigingsvoorwaarden zijn duidelijk Vlaamse bevoegdheden, maar dan zijn er nog parallelle bevoegdheden om het helemaal eenvoudig te maken, en daar zijn zowel Vlaanderen als de federale overheid bevoegd. Dat gaat dan over exploitatie en verzekeringen. Dat wordt uitgeklaard.

Wat misschien nog belangrijker is voor de sector: uit een snelle screening blijkt dat er reden is tot bezorgdheid. Dat werd net al geformuleerd. De hoogte is daar een element van. Europa stelt een maximum van 150 meter voor. Hier is het 90 of 91 meter. Een tweede element is de beperking inzake de 'visual line of sight' of het 'oogcontact' met de drone. Dat betekent dat men altijd zicht moet hebben op die drone. Concrete toepassingen in de industrie zijn bijvoorbeeld controle van bruggen, kunstwerken, torens of hoogtewerken. Die toepassingen komen dan al snel in het gedrang. Dat bekommert me. Iedereen denkt dat het in eerste instantie gaat om pakjesvervoer. Neen, het gaat om echt industriële toepassingen. Als die onmogelijk worden gemaakt, dan is dat een probleem. Iets anders waar men nogal conservatief over is, is het verbod op het vervoer van goederen.

Na een eerste inhoudelijke screening, zie ik een betrekkelijk conservatieve invulling. Ook de scope, namelijk het geografisch gebied waar het gebruik van drones is toegelaten, bedraagt maar de helft van Vlaanderen. Het uitgangspunt is dat er steeds verschillende perimeters worden gehanteerd. Het gevolg is dat in zijn totaliteit ongeveer maar in de helft van Vlaanderen drones kunnen worden ingezet.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Peter Van Rompuy (CD&V):** Een aantal bezorgdheden die u uit, kan ik delen, bijvoorbeeld inzake het gebruik van drones in noodsituaties om



eerstehulppakketten in een file snel ter plaatse te krijgen. Dat zou niet mogelijk zijn als er een verbod op het vervoer van goederen is.

Ik denk dat er met het schrijven van een advies tijd verloren gaat. Kan er geen overleg zijn met de federale minister om die punten aan te kaarten? Misschien kunnen de deelstaten voor bepaalde functies van publiek nut worden toegelaten om uitzonderingen te maken voor bepaalde toepassingen. Opdat we geen tijd zouden verliezen, is het misschien best dat er hierover een overleg is in plaats van dat alle deelstaten een advies schrijven naar het federale niveau. Het is belangrijk dat de wetgeving er komt. Een aantal van de bezorgdheden van de minister kan ik delen, maar het zou goed zijn dat erover gesproken wordt.

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, er is een heel debat over bevoegdheidsoverschrijding, maar aan dat argument heeft de sector geen enkele boodschap. Het wordt maar beter snel uitgevlooid. Het is al vijf over twaalf. We lopen al achter. Er is een ontluikende, schitterende industrie aanwezig. Die sector kan bloeien en pionieren. Alstublieft, laat het vooruitgaan! Ik versterk de oproep van de heer Van Rompuy, die vraagt dat u gaat samenzitten. Sommigen kwijlen bijna op het gegeven dat er symmetrische regeringen zijn. Dat is positief, maar maak er dan ook gebruik van om samen te zitten, te overleggen, gedachten en besognes uit te wisselen en dan te landen. De wetgever en de beleidsmakers moeten realisaties doen in plaats van brieven te schrijven, tijd te verliezen en debatten te voeren over methodieken. We lopen achter en we moeten vooruit. Ga alstublieft samenzitten en neem het initiatief. Ik deel uw inhoudelijke bekommernissen. We staan daar zij aan zij. We mogen echter verder geen tijd verliezen. Ga samenzitten en land, letterlijk en figuurlijk.

**Minister Ben Weyts:** Ik ben het belangrijkste nog vergeten te zeggen. Ik heb de vraag om overleg te hebben tussen de kabinetten, al in een schrijven gegoten, maar niet over de bevoegdheidsproblematiek. Dat blijft belangrijk in functie van de rechtszekerheid. We moeten het volgende vermijden: er worden besluiten uitgevaardigd op basis waarvan de drones mogen worden gebruikt, vervolgens zijn er incidenten of accidenten, waarna blijkt dat de bevoegde overheid niet bevoegd is, er geen rechtsgrond was en het besluit in kwestie dus niet valide is. Die kwestie is één beweging. Daarnaast is er het praktisch inhoudelijke. Daarover heb ik een schrijven gericht aan de federale minister om samen te zitten.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontwikkelingszone Saeftinghe – 2123 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van het Saeftinghedok – 2196 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

**De voorzitter:** Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V):** Voorzitter, minister, begin deze maand gaf de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zijn goedkeuring aan de realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit in de

ontwikkelingszone Saeftinghe, een project met groot economisch belang voor heel Vlaanderen.

In het regeerakkoord wordt gesteld dat de Antwerpse haven tegen 2021 over bijkomende behandelingscapaciteit moet kunnen beschikken. Ingebed binnen een afgebakend havengebied en deel uitmakend van een gefaseerde ontwikkeling van de zone Saeftinghe, kan een Saeftinghedok hierin voorzien.

Dergelijke investeringsdossiers moeten uiteraard hun nut bewijzen met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De beslissing van de raad van bestuur is dan ook genomen op basis van de MKBA, waarbij de resultaten uiterst positief blijken te zijn. De Ontwikkelingszone Saeftinghe (OZS) wordt noodzakelijk door de spectaculaire groei van de haven van Antwerpen. Het grootste aandeel in de groei kunnen we terugvinden in de containertrafiek. Ongeveer 90 procent van de groei van het overslagvolume werd gerealiseerd dankzij de containers.

Om deze sterke positie als 'container mainport' te kunnen handhaven, dringt een uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit zich op tegen ten laatste 2021. Immers, als we de realistische graadmeter van 80 procent benutting van de operationele capaciteit nu al zouden toepassen, zien we dat de Antwerpse haven die grens al heeft bereikt. De OZS kan uiteraard enkel worden uitgevoerd als de Vlaamse Regering de noodzaak hiervan deelt en erkent, en timing die het Havenbedrijf vooropstelt, mee onderschrijft.

Minister, ik wil u daarom graag volgende vragen voorleggen. Hoe evalueert u de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Hoe verhouden de conclusies en de resultaten ervan zich tot het regeerakkoord? Zult u werk maken van het in gang zetten van de procedure en het proces om te kunnen komen tot de realisatie van het nieuwe dok en de ontwikkeling van heel de zone? Welke taken moeten door de Vlaamse overheid worden uitgevoerd om te komen tot een eerste realisatie van fase 1? In welke timing voorziet u voor het opmaken en het uitvoeren van het onteigeningsplan?

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

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, er zijn zo van die momenten dat dossiers in een stroomversnelling geraten. In het dossier over het Saeftinghedok is dat nu het geval, op twee manieren eigenlijk, met twee dynamieken die een beetje een verschillende kant opgaan.

Eenzijds was er begin deze maand de vraag van het Havenbedrijf aan de Vlaamse Regering om versneld werk te maken van het Saeftinghedok. Mevrouw Bastiaens verwees er al naar. Het Havenbedrijf heeft alvast zelf een MKBA gemaakt en aan u bezorgd. Deze MKBA ging trouwens enkel uit van scenario's met zo'n dok, het bevat geen enkel scenario zonder dok.

Anderzijds raakte een week later een advies bekend van de auditeur van de Raad van State. En die zette grote vraagtekens bij de wettelijkheid van het GRUP 'afbakening zeehavengebied Antwerpen', een GRUP dat als basis dient voor de ontwikkeling van de zone en dus ook voor het graven van het Saeftinghedok. Het is slechts een advies van de auditeur, er moet nog ten gronde over worden gesproken. Die uitspraak zou na de zomer volgen. Maar als het advies wordt gevolgd, is er een volledig nieuwe procedure nodig, met onder meer een nieuw milieueffectenrapport.

De kritiek op het Saeftinghedok of de vragen die erover worden gesteld, zijn ruim. Ik bekijk het op drie vlakken. Er is de mobiliteit. Zo stelt professor Willy Winkelmans, een verkeerseconoom, dat het bijkomende dok met nog meer containertrafiek een enorm effect zal hebben op de files die er al zijn in de Antwerpse regio. Hij sprak van een "wurgende verkeersoverlast".

Ook bij de economische meerwaarde plaatsen belangrijke economen vraagtekens. Zo stelt Geert Noels dat er weinig toegevoegde waarde is van de containeroverslag. Ook Etienne de Callataÿ van Bank Degroof stelt: "Logistieke investeringen zijn niet gericht op de toekomst, ze zijn bovendien vervuilend". Ook Ivan Van de Cloot vindt dat schaars overheidsgeld beter elders wordt geïnvesteerd. Er is dus een heel economisch debat rond.

Er is ook de kritiek op het ruimtelijke aspect, waarover ook de auditeur van de Raad van State spreekt. Het gaat inderdaad over 1500 hectare polders, het dok heeft dus een enorm ruimtebeslag.

Minister, werd het dossier van het Saeftinghedok al in de Vlaamse Regering besproken? Is er een gezamenlijk standpunt?

Hoe evalueert u de argumentatie van auditeur van de Raad van State? Hoe schat u die in? Bent u het eens met de conclusie dat wanneer het GRUP wordt vernietigd, ook de inspraakprocedure opnieuw moet gebeuren? Ik stel deze vraag omdat hier en daar wordt gefluisterd – wellicht door kwatongen – dat er wellicht een nooddecreet zou komen wanneer dit alles zich voltrekt, en dat op dat moment de inspraak zal worden afgesneden. Overweegt u dat?

U kreeg de MBKA van de haven van Antwerpen. Hebt u die al kunnen bestuderen? Hoe evalueert u die analyse? Wat vindt u van de kritiek van de economen dat een exclusieve inzet op de containertrafiek niet genoeg toegevoegde waarde heeft voor de Antwerpse haven, dat er dus op een andere manier beter kan worden geïnvesteerd voor meer toegevoegde waarde? En dan is er de mobiliteitsimpact. Het effect van de investeringen indien het Masterplan er zou komen, is op dit moment eigenlijk niet meegenomen in het Masterplan 2020. Gaat u dit bijsturen? Wilt u het in een andere richting doen evolueren?

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, vanuit onze fractie staan wij in algemene termen al van meet af aan achter de aanleg van een Saeftinghedok. We staan nu aan de start en moeten alle aspecten in rekening brengen. Ik heb het over leefbaarheid, verkeer en verkeersveiligheid. Ik ken de burgemeester van Lokeren heel goed, hij is ook jarenlang onze collega geweest. Vandaag staat het verkeer in Lokeren en in de omgeving van Beveren eigenlijk al stil.

Uit alles wat sedert het Deurganckdok is gebeurd en de ervaring die we hebben met de Lange Wapper en het verdere vervolg, weten we dat leefbaarheid en betrokkenheid van alle actoren uitermate belangrijk zijn. Naast het economische moeten we ook denken aan de samenleving. Bijna alles zal er komen op het grondgebied van Oost-Vlaanderen. Het is belangrijk om daar het vertrouwen voor een stuk te restaureren. Ik denk ook aan de flankerende maatregelen met betrekking tot het Deurganckdok, die zijn al aangekondigd maar nog niet gerealiseerd. Ik meen dat we al deze zaken op een open manier in rekening moeten brengen pro Saeftinghedok, maar met oog voor het hele randverhaal, dat voor de samenleving minstens evenveel belang heeft als puur de extra containercapaciteit die we voor de haven zullen creëren.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, geachte leden, mevrouw Bastiaens, dit is een zeer interessante vraag, die eigenlijk perfect aansluit bij de actuele vraag die ik in de plenaire vergadering heb gesteld onmiddellijk nadat deze elementen bekend raakten. Minister, we hebben daar dan ook al een debat over kunnen hebben met u, naar aanleiding van de beslissing van de raad van bestuur van het Havenbedrijf om u die brief te sturen om u te wijzen op het grote

belang, en met de vraag om onmiddellijk de voorbereidende werkzaamheden ter zake op te starten. U hebt toen letterlijk gezegd in de plenaire vergadering dat, als de maatschappelijke kosten-batenanalyse positief zou zijn, dat wel een mijlpaal zou zijn. Ik sluit me dus aan bij de vragen van de collega's. Ondertussen hebt u die maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgebreid kunnen bekijken. Ik ga ervan uit dat u die nog steeds een mijlpaal vindt, aangezien die positief kan worden genoemd.

Mijnheer Vanbesien, u haalt citaten aan, maar er zijn natuurlijk evenveel economen die economische ontwikkeling daar in de vorm van een dok wél toejuichen. We weten allemaal dat we, door de verhuizing van MSC en alles wat daarmee samenhangt, met de huidige infrastructuur in de haven van Antwerpen congestie qua watercapaciteit zullen krijgen, dus niet enkel op de weg. We zullen vanaf 2021 dus wel degelijk nieuwe capaciteit nodig hebben. Het belang van die verdere havenontwikkeling is dus natuurlijk enorm, niet het minst voor de tewerkstelling, niet enkel voor de haven van Antwerpen en Antwerpen, maar voor heel het omliggende gebied en uiteraard ook voor het zeer belangrijke Waasland en de Waaslandhaven.

Minister, mijn eerste vraag aan u gaat over de mobiliteit. In de brief van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen was ook duidelijk aandacht gevraagd voor flankerende maatregelen. Ik ga ervan uit dat u daar ook rekening mee zult houden. U bent immers niet alleen bevoegd voor de haven, maar ook voor de mobiliteit. Ik kan er alleen maar van uitgaan dat u de beide zult verzoenen en die havenontwikkeling inderdaad gepaard zult doen gaan met een vlotte ontsluiting van alles wat daar op de kades wordt gelost en naar het hinterland moet. Het lijkt me ook heel belangrijk voor het Waasland om een bevestiging of engagementen te krijgen van uw goede voornemens ter zake.

Dit investeringsproject bewijst ook dat het enorm moeilijk is om binnen het huidige wetgevend kader zekerheid te kunnen bieden. We zitten hier met een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waaraan vijftien jaar voorbereidend werk is voorafgegaan. Dit is nog zeer voorbarig. We zitten met een advies, waarin, voor alle duidelijkheid, geen schorsing wordt gevraagd. Het is misschien ook belangrijk om dat mee te geven. De definitieve beslissing zal voor na de zomer zijn. Bent u bereid om met de hele Vlaamse Regering, met uw collega's ook na te denken over de vraag hoe we daar in de toekomst mee omgaan? Ik kijk naar de collega's en de waarnemend voorzitter: in het verleden was er een zeer belangrijke commissie, de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. Daarin zijn we met een aantal collega's zeer actief geweest. We hebben net geprobeerd om voor dergelijke projecten sneller rechtszekerheid te kunnen bieden. Het moet me van het hart dat ik van ontwikkelingen zoals we die nu zien, toch wel ongelukkig word. Er is sprake van enorm veel studiewerk, enorm degelijk studiewerk, voorbereidend werk door deze Vlaamse Regering, met al haar administraties en diensten. We zien dan dat na al dat studie- en reparatiewerk de lussen toch nog altijd niet sluitend zijn, dat men toch opnieuw in rechtsonzekerheid terecht dreigt te komen.

Mijn vraag is algemeen. Ik vraag niet wat u nu concreet gaat doen in dit geval, maar bent u bereid er mee over na te denken, met uw collega's van de Vlaamse Regering, met de administratie, hoe we daar in de toekomst op een andere manier mee zullen omgaan? Misschien kunnen we de conclusies van die Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten opnieuw vastpakken, om toch de processen nog te versnellen en te vereenvoudigen, zodat we in de toekomst in ons Vlaanderen toch op een vlottere manier met grote investeringen kunnen omgaan.

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

**De heer Koen Daniëls (N-VA):** Voorzitter, minister, geachte leden, aansluitend bij wat mevrouw De Ridder zegt: de ontsluiting van de Waaslandhaven is uiteraard

cruciaal om de containers en alle andere vrachten daar weg te krijgen, maar daarnaast ligt er ook nog het Waasland. Dat is niet onbelangrijk. Minister, ik ben ook wel vragende partij als het erover gaat ook de mobiliteit in het Waasland mee in overweging te nemen. Dan gaat het uiteraard over meer dan die ontsluiting van het Waasland, dat tussen de E34 en de E17 ligt. Het lijkt me toch belangrijk om dat mee te nemen. U hebt de goede beslissing genomen om in het kader van het rekeningrijden de R4 vrij te stellen, zodat er daarlangs een drainage is tussen de E17 en de E34, en anderzijds de N70 op te nemen in het rekeningrijden, zodat de vrachtwagens toch niet die weg zouden nemen als optimale snijweg. Dat lijkt me al een eerste goede stap, die uw intenties ter zake aantoonst. Het lijkt me echter ook belangrijk om de andere wegen – en dan denk ik aan de oostelijke tangent, de N70, de N450, de N451, de N403 – allemaal mee te nemen in het mobiliteitsverhaal van de haven, en bij uitbreiding de Waaslandhaven en het Waasland. Dat alles moet mee worden bekeken als MSC zich nu inderdaad in het Deurganckdok komt vestigen en het Saeftinghedok inderdaad zijn verdere ontwikkeling kent, temeer omdat met de Oosterweelverbinding en de parallelwegen toch een aantal werken zich potentieel tegelijkertijd zouden kunnen voordoen. Als we over mobiliteit één ding weten, dan is dat het volgende: als vrachtwagens en mensen een weg hebben gevonden, dan is het moeilijk om hen opnieuw van die weg af te halen als er nadien andere mogelijkheden zijn. Minister, wat is uw idee om de totale mobiliteit in het Waasland, met inbegrip uiteraard van de ontsluiting, mee te nemen?

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

**Minister Ben Weyts:** Voor alle duidelijkheid; in het verslag van de auditeur over het GRUP van de havenontwikkeling van de linkerscheldeoever wordt de vordering tot schorsing verworpen. Het lijkt me nogal voorbarig om te anticiperen op een uitspraak over de vernietiging. Het gaat in dezen gewoon over de schorsing. Elke andere conclusie lijkt me vrij voorbarig.

De evaluatie van de MKBA behelst enkele duizenden bladzijden. Ik heb de stapel gekregen en mijn diensten zijn dat aan het doornemen. Ik kan alvast enkele grote lijnen van die MKBA toelichten.

Je hebt vier inrichtingsalternatieven, waarbij steeds een MKBA is uitgevoerd. Elk inrichtingsalternatief wordt uitgevoerd in twee fasen, waarbij de eerste fase altijd gelijk is. De realisatie van fase 1 heeft in alle scenario's een ruimschoots positieve contante waarde en is dus volgens de MKBA een maatschappelijk rendabel project. In het internationale standpunt zijn alle kosten en baten beschouwd, ongeacht waar ze optreden, in het nationale standpunt gaat het enkel over de kosten en baten die zich situeren in België.

De netto contante waarde bedraagt volgens de MKBA tussen de 4,3 en 4,5 miljard euro in het internationaal standpunt en tussen 3,5 en 3,9 miljard euro in het nationale standpunt. Volgens de MKBA zijn de baten minstens vijf maal zo groot als de kosten in het internationale standpunt, en minstens drieënhalve keer zo groot in het nationale standpunt.

Fase 1 creëert volgens de MKBA 500 netto werkplaatsen tijdens de aanleg, dus in de bouwsector, en tussen 1500 en 3500 tijdens de exploitatiefase in de logistieke sector en in de industrie.

Uit de MKBA blijkt dat de realisatie van fase 1 in alle scenario's een korte terugverdientijd heeft. In het beste scenario heeft het project zich volgens de MKBA in 2025 terugverdiend. In het minst gunstige geval wordt het break-evenpeil in 2029 bereikt. Ik ga dadelijk dieper in op de invulling van fase 1.

In fase 2 wordt een onderscheiden functionele invulling gegeven. Je hebt namelijk containeroverslag, containergebonden Value Added Logistics en havenindustrie.

Ook de realisatie van fase 2 heeft volgens de MKBA in alle scenario's een positieve netto contante waarde. Op basis van de MKBA kan je echter de keuze van het beste inrichtingsalternatief in fase 2 niet eenduidig bepalen. Dat is immers afhankelijk van enkele factoren. Ten eerste is er de groei van de containeroverslag en de havenindustrie. Ten tweede moet de definitieve keuze voor fase 2 nu nog niet worden gemaakt, er is nog tijd om verdere ontwikkelingen af te wachten en op basis daarvan een beslissing te nemen over die tweede fase.

Er wordt gezegd dat in de MKBA bijna exclusief wordt ingezet op containers, maar dat is niet zo. Mijnheer Vanbesien, ik weet dat u zich voortaan wat betreft uw sociaal-economische inzichten zult laten leiden door Geert Noels en Ivan Van de Cloot.

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Alleen als ze gelijk hebben. (*Gelach*)

**Minister Ben Weyts:** De ontwikkeling van het industriegebied maakt integraal deel uit van die fase 1. Fase 1 betreft 181 hectare voor containeroverslag en 88 hectare voor havenindustrie. In fase 1 zit een derde van de totale oppervlakte voor havenindustrie vervat. Tegelijkertijd heeft onderzoek aangetoond dat er vraag is naar een nieuwe grootschalige overslagstructuur voor containertrafiek. Daarom wil fase 1 daar een antwoord op bieden. Overslag en industrie gaan trouwens samen. Overslagactiviteiten vestigen zich bij voorkeur daar waar een lading effectief gegenereerd wordt.

De bouw van fase 1 hypothekeert de toewijzing van terreinen aan andere havenactiviteiten in fase 2 niet. Op de terreinen van fase 2 kan industrie en/of Value Added Logistics worden gehuisvest. Dat is in de keuze tussen de drie alternatieven in het kader van fase 2 alleszins een mogelijkheid. De praktijk toont bovendien aan dat in andere delen van de haven een wijziging van overslag naar andere activiteiten op elk moment mogelijk blijft.

Ik kom tot de relatie met het regeerakkoord. Zoals ik eerder in het parlement heb geantwoord op de actuele vraag van mevrouw De Ridder, willen we vooruit, gelet op de schaalvergroting. We willen de haven van Antwerpen als economische poort van Vlaanderen verder ontwikkelen, conform de inhoud van het regeerakkoord. Wil dat zeggen dat wij blind zijn voor vragen rond leefbaarheid en mobiliteit? Geenszins.

Ik zal het eerst hebben over de verdere behandeling door de Vlaamse Regering en de timing en dergelijke. Ik moet dit misschien duiden. Het is geen op zichzelf staand dossier maar past in een heel lang besluitvormingstraject. De beslissing om de ontwikkelingszone Saeftinghe als havengebied te ontwikkelen, is het gevolg van een hele reeks beslissingen die al in de jaren 90 genomen zijn.

Ik kan u een beperkte bloemlezing geven. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bepaalde in 1997 dat de Vlaamse Regering zeehavengebieden moest afbakenen. Dan heb je de regeerakkoorden van 1999 en 2004, die erin voorzagen dat dat gebeurde op basis van strategische plannen. Voor de haven van Antwerpen kwam in 2006 een tussentijds strategisch plan tot stand, waarbij men een streefbeeld schetste voor 2030. Een overeenkomstig plan-milieu-effectrapport (plan-MER) werd in 2009 goedgekeurd. Dat bestudeerde de effecten van de onderzochte groeiscenario's. Een van die scenario's werd dan verder verfijnd tot het maatschappelijk meest haalbare alternatief. In september 2009 bevestigde de Vlaamse Regering net dat voorkeurscenario, dat ook een streefbeeld bevatte voor haven en omgeving in 2030, met inbegrip van de milderende maatregelen die de plan-MER had uitgewerkt. Het maatschappelijk meest haalbare alternatief werd uitgewerkt via verschillende uitvoeringsgerichte instrumenten: een actieprogramma, een GRUP en het onteigeningsplan dat daaruit voortvloeide. In 2014 werd dat omgedoopt tot 'ontwikkeling havengebied Antwerpen'.

In het gekozen scenario wordt de aanleg van een tweede getijdendok vooropgesteld. Het GRUP 'afbakening zeehavengebied Antwerpen' tekende het dok in, maar nam geen beslissing over de aanleg van het dok. Die beslissing wordt pas genomen na verder onderzoek. Dit verder onderzoek is thans afgerond, waardoor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover naar een beslissing vragen. De MKBA – van duizenden bladzijden – ligt ter analyse bij de administratie. Voor mij is het belangrijk om een nieuwe stap in dit dossier te zetten, conform het regeerakkoord, in een besluitvormingstraject binnen de Vlaamse Regering rond de aanleg van de Saeftinghezone. Ik zal aan de Vlaamse Regering rapporteren op basis van de MKBA, vragen om die te bekrachtigen en afspraken te maken over de stappen die verder worden gezet. Het initiatief zal dan verschuiven naar minister Schauvliege en ook naar de Maatschappij Linkerscheldeover.

Dit zijn de volgende stappen. Voor een deel van fase 1 keurde de Vlaamse Regering al een onteigeningsplan goed op 30 april 2013. De onteigenende instantie is de Maatschappij Linkerscheldeover, die op de raad van bestuur van mei van dit jaar besliste om dit plan te activeren. De opmaak van een onteigeningsplan – de delen voor de ontwikkelingszone Saeftinghe fase 1 buiten het centrum van Doel – behoort op basis van het GRUP toe aan minister Schauvliege.

Voor het bouwen van het dok is uiteraard een stedenbouwkundige vergunning nodig. De stappen die daarvoor moeten worden gezet, zijn het opstellen van een project-MER, het sluiten van een beleidsovereenkomst tussen het Havenbedrijf, het gewest en de maatschappij met betrekking tot bouwfase 1 en het onderzoeken van de financiering van de projectonderdelen die onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest vallen.

Intussen worden er ook concrete stappen gezet in de uitvoering van de andere onderdelen van het actieprogramma 'Ontwikkeling havengebied Antwerpen' waarover trouwens halfjaarlijks aan de Vlaamse Regering wordt gerapporteerd door de procesmanager, de heer Hemelaer.

Ook voor mij is natuurlijk een optimale ontsluiting van de linkerscheldeover een belangrijk, om niet te zeggen een essentieel punt. We hebben met de Vlaamse Regering in verschillende dossiers die te maken hebben met de mobiliteit in en rond Antwerpen, wel getracht wat vooruitgang te bewerkstelligen. Ik verwijs onder andere naar het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal en de opname daarvan in het Masterplan 2020, de noodzaak van de derde Scheldekruising die vervat zit in het Masterplan 2020. Voor alle duidelijkheid: ik vind het ook essentieel dat de ontsluiting van de Waaslandhaven wordt opgenomen en dat dit de duidelijke boodschap is dat dit het eindpunt van de geografische uitbreiding van het havengebied is. Daarover moet er duidelijkheid zijn, in combinatie met de ontsluiting van de Waaslandhaven in functie van de mobiliteit en vanzelfsprekend de leefbaarheid voor de ruimere regio.

**De voorzitter:** Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Op basis van een eerste analyse van de MKBA hebt u uitgebreid mee de analyse van het Havenbedrijf onderschreven dat die studie inderdaad een positief resultaat oplevert. U hebt heel wat cijfers geciteerd, die ik uiteraard niet ga herhalen.

Zoals mevrouw De Ridder al zei, kunnen we zeggen dat een mijlpaal is bereikt. Ook u hebt gezegd dat u in dit dossier een stap vooruit wilt zetten. Dat is zeer belangrijk om op die manier ook invulling te kunnen geven aan het regeerakkoord.

U hebt ook terecht gezegd dat er al een heel lange besluitvorming aan vooraf is gegaan, al meer dan vijftien jaar, waarbij de grenzen van het havengebied zijn

vastgelegd. U bent geëindigd met te zeggen dat die definitief zijn. Ik denk inderdaad dat die al lang definitief zijn en dat ze de afgelopen jaren eerder ingekrompen zijn dan uitgebreid.

Minister, ik heb toch nog een paar vragen. Het is een uitgebreide studie van honderden bladzijden. U wilt verdere stappen zetten, maar u geeft geen duidelijkheid over de tijdspanne. Het is bijna grote vakantie. Mogen we eventueel nog iets voor of kort na het reces verwachten?

Ik begreep niet zo goed wat u zei over het onteigeningsplan. Ik dacht eerlijk gezegd dat het opmaken van het onteigeningsplan in het verleden gebeurde door Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). U verwees nu naar minister Schauvliege. Kunt u misschien wat meer duidelijkheid geven?

Alle collega's hebben erop gewezen dat leefbaarheid en mobiliteit een belangrijk issue en aandachtspunt is, waarrond de nodige duidelijkheid moet worden gecreëerd. Ik ben heel blij dat u ook naar andere transportmodi hebt verwezen, zoals het Albertkanaal. De komende jaren is hier nog groeipotentieel mogelijk, net zoals bij het spoor, met de Liefkenshoekspoortunnel. In de ontsluiting van de Waaslandhaven kunnen andere modi ook een belangrijke rol spelen. Daar moeten we de komende jaren volop op inzetten.

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

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Minister, ik voel mij wat misbegrepen. Ik had u gevraagd hoe u de kosten-batenanalyse evalueert. U hebt die echter niet geëvalueerd, maar voorgelezen. Dat is een andere zaak.

In uw reproductie van de kosten-batenanalyse hebt u wel gezegd dat die fase 1, waarover het op dit moment gaat, de planning van het dok, in alle ontwikkelings-scenario's dezelfde is. Met andere woorden, er is onderzocht en vergeleken, want alles moet in rekening worden gebracht, als er maar een dok ligt. Dat hebt u daardoor alvast bevestigd.

Uw diensten zullen dit voort analyseren. Ik hoop dat men de reflex heeft om niet in een tunnel enkel voor dat dok te gaan, maar ook te proberen alle verschillende alternatieven die er zouden kunnen zijn en de economische en maatschappelijke impact daarvan in beeld te krijgen.

Ik had ook een evaluatie gevraagd van de auditeur van de Raad van State. Die hebt u wel gegeven. U hebt gezegd dat er eigenlijk niet veel in staat, dat de schorsing er niet is en we voor de rest wel zullen zien. Als je dat goed leest, staan er volgens mij wel wat aanzetten in om bij de uitspraak ten gronde toch enigszins ongerust te worden.

Een van mijn vragen is niet beantwoord, dus stel ik ze opnieuw. Minister, ik vraag de voorzitter dat hij erop zou toekijken dat u een antwoord geeft. Sluit u een nooddecreet uit of niet? Ik vind dat belangrijk. Het wordt gefluisterd in dit parlement. In die zin denk ik dat het belangrijk is dat u daarover een uitspraak doet en zegt: "We respecteren de Raad van State, we zullen wel zien wat eruit komt. Als er wordt beslist dat het opnieuw moet gebeuren, zal het opnieuw gebeuren." Of misschien overweegt u een nooddecreet en dus een shortcut. Ik zou graag hebben dat u dat uitsluit, zodat wij als goede democraten op beide oren kunnen slapen.

Ik ben blij dat u zegt dat er een oplossing moet komen voor de mobiliteit. Ik heb in uw antwoord echter nog niet veel over die oplossing gehoord.

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



**De heer Koen Daniëls (N-VA):** Dank u wel, minister, voor uw toelichting en voor de aandacht voor zowel de ontsluiting van de haven als de mobiliteit in de totale regio daarrond. Ik ben blij dat u, ook namens de Vlaamse Regering, daarvoor aandacht hebt. Het traject loopt, morgen zit er uiteraard nog geen spade in de grond. Maar het kan wel samensporen. We moeten zorgen dat er geen wielen af bollen, letterlijk en figuurlijk, in de omgeving daar.

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

**Minister Ben Weyts:** De timing is een omvattend werk. Ik heb een eerste inschatting gevraagd aan de administratie. Het zou kunnen, maar ik ben voorzichtig, dat we een mededeling of nota aan de Vlaamse Regering kunnen voorleggen voor het zomerreces. Ik hoop dat we die timing halen. Maar ik geef die met enig voorbehoud.

Ik heb me laten informeren. De onteigeningsplannen werden in het verleden opgesteld door minister Muylers als minister van Ruimtelijke Ordening.

Mijnheer Vanbesien, u mag zich niet door gefluister laten leiden. Als goede democraat weet u dat niet ik beslis over decreten en de stemming daarover, maar u zelf. Als lid van het parlement, waarvoor u toch bent gekozen door bepaalde mensen in het Antwerpse, zal het uw taak zijn om een voorstel van decreet in te dienen of niet, en om finaal uw stemgedrag te bepalen over dat ingediende of niet-ingediende voorstel van decreet. Dat zal altijd in de context zijn van dit parlement.

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

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Het antwoord is duidelijk. U zegt dat het niet aan u zal liggen, maar u sluit het niet uit. Integendeel, u houdt rekening met de mogelijkheid.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.