

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

31 oktober 2000

VERZOEKSCHRIFT

betreffende het voortbestaan van Doel

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Jan Penris en Bruno Tobback**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

	Blz.
1. Procedure	4
2. Hoorzitting met de verzoeker	4
3. Bespreking en opvolging van het verzoekschrift	12
Bijlage : Verzoekschrift van de heer Alfons Mees van 6 juli 1999	15

DAMES EN HEREN,

1. Procedure

Op 6 juli 1999 diende de heer Alfons Mees een verzoekschrift in betreffende het voortbestaan van Doel.

De Commissie bevoegd voor de verzoekschriften (Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid) heeft tijdens haar vergadering van 18 november 1999 het verzoekschrift van de heer Alfons Mees ontvankelijk verklaard en voor verdere behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft tijdens haar vergadering van 9 december 1999 de heer Alfons Mees en zijn raadsman, de heer Ferdinand De Bondt, gehoord over dit verzoekschrift. Tijdens diezelfde vergadering werd dit verzoekschrift effectief in behandeling genomen en kreeg de verzoeker uitgebreid de mogelijkheid om zijn verzoekschrift toe te lichten aan de leden van de commissie. De leden van deze commissie werden voorafgaandelijk in kennis gesteld van de inhoud van dit verzoekschrift.

Op 23 december 1999 werd in de commissie afgesproken dat de fracties hun visie m.b.t. deze problematiek zouden kenbaar maken aan het commissiesecretariaat. De bespreking van dit verzoekschrift werd in de commissie verdergezet op dinsdag 11 januari 2000.

De bespreking van het verzoekschrift werd op donderdag 26 oktober 2000 afgerond.

Het verzoekschrift wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

2. Hoorzitting met de verzoeker

– *Toelichting door de verzoeker*

De heer Alfons Mees : Mevrouw de voorzitter, ik heb alle 124 Vlaamse volksvertegenwoordigers op 6 juli 1999 een open brief gestuurd met het verzoek om de mensen van Doel nog een kans te geven. Iedereen is ervan overtuigd dat onze samenleving zich op duurzame ontwikkeling moet richten.

Ik woon in Berendrecht, een dorpje ten noorden van Antwerpen, in 1958 voor de havenuitbreiding door Antwerpen geannexeerd. Doel is onze overbuur, goed herkenbaar aan de 170 meter hoge koeltorens. Ik vraag me af of jullie stilstaan bij wat die mensen wordt aangedaan. Wij, in Berendrecht en Zandvliet, hebben al vier dorpen verloren : Oosterweel, Wilmarsdonk, Oorderen en Lillo. Lillofort, waar de veerpont naar Doel vertrekt, vormt een uitzondering. Hier wonen nog dertig mensen.

Ik schets even mijn geschiedenis. Ik heb slechts tot mijn veertien jaar op de schoolbanken gezeten. In 1970 woonde ik mijn eerste studiedag bij over ruimtelijke ordening en stedenbouw, georganiseerd door de Stichting Lodewijk De Raet. Ik had in 1961 een huisje in Berendrecht gebouwd. In 1970 werd het voorontwerp van gewestplan voorgesteld. Bij het bekijken van die planning vroeg ik me af waar ik was gaan wonen.

Eigenlijk is de bewustwording in 1969 reeds begonnen, met het lezen van het boekje 'Het land van de dwazen' van professor Van Isacker. Ik doe veel aan zelfstudie. Ik volg regelmatig studiedagen over ruimtelijke ordening en stedenbouw. Dat interesseert mij geweldig. De verkeersveiligheid interesseert mij al evenzeer. Ik fiets dagelijks en ik gebruik regelmatig het openbaar vervoer. Ik heb wel een auto, maar rij er zelf niet mee. Dat is een bewuste keuze. Ik ben in 1970 ook in contact gekomen met pater Luc Versteylen en met zijn beweging 'Anders Gaan Leven'. Ik maak er geen geheim van dat ik wel degelijk in de groene hoek zit. Men noemt mij in de streek Fons, de groene fietser.

In datzelfde jaar, tevens het Europees jaar van de natuurbescherming, heb ik die planning gezien. Ik heb toen ook de plannen voor de linkeroever gelezen.

Ik heb ere-senator De Bondt als raadsman meegebracht. Hij heeft twee jaar geleden in Antwerpen een persconferentie over Doel gegeven. Ik heb die persconferentie bijgewoond. Ik kende hem niet persoonlijk, maar wel zijn inmiddels overleden medewerker, de heer De Jong. In 1970 werd hij op de Linkeroever met dezelfde situatie geconfronteerd. Men wou daar ook 10.000 ha opspuiten voor de uitbreiding van de Antwerpse haven. Hij heeft dat eerst tot 6.000 ha en in 1975 uiteindelijk tot 3.000 ha teruggebracht. Hij heeft zich toen in de media afgevraagd hoeveel van die 3.000 ha effectief bezet zou raken. Nu blijkt dat slechts 44 percent van die 3.000 ha effectief is bezet.

Ik geef u de raad eens mee te wandelen met Antwerpen Averchts. Als u eens meedoet aan de wandeling 'terug naar Oosterdonk', dan zal men u over de goede en de minder goede kanten van de haven vertellen. Dit betekent niet dat ik het economisch nut van de Antwerpse haven betwist. Ik volg ook de havendagen van Portival op de voet, en ben lid van de fietsersbond. Dit jaar hebben we fietsroutes in de Antwerpse haven uitgestippeld. We wilden de mensen aantonen dat daar ook nog mensen wonen.

Antwerpen werkt via de dorpen de stadsvlucht in de hand. We liggen op 20 tot 25 kilometer van Antwerpen. Onze twee dorpjes blijven maar aangroeien. Ondertussen gaat men door met de havenuitbreiding. Vorig jaar nog wilde men slib opspuiten tot 100 meter van het woonuitbreidingsgebied 'Het Viswater', dat ondertussen is volgebouwd met duizend woningen. Naast Berendrecht heeft de stad Antwerpen een dorp gebouwd. Dat is asociaal. Acht op tien klachten die bij de politie binnenlopen, komen uit die wijk. We proberen met die mensen het samenleven te bevorderen.

Ik zou nog uren kunnen praten over mijn ervaringen. Ik ben sinds 1970 bezig met natuur- en milieubescherming. Vandaag ben ik nog steeds actief in de strijd voor leefbare polderdorpen. Ook Doel, Kallo, Kieldrecht, Berendrecht, Zandvliet en Stabroek behoren daartoe. Op dit ogenblik wordt Stabroek kapotgereden. Ik heb de haven van Antwerpen zien groeien. De heer Albert De Vree heeft een boek gepubliceerd, met als titel 'Van polder-sloot tot wereldhaven'. Vorige week was de tv-uitzending van Histories op Canvas aan dit onderwerp gewijd. De videofilm is vanaf Kerstmis beschikbaar, en ik zou iedereen willen aanraden hem te bekijken. Geschiedenis is erg belangrijk.

Mevrouw Demeester-De Meyer, de commissievoorzitter, kent onze acties in verband met het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. Tot vandaag worden we met de gevolgen geconfronteerd. Op het tracé van het duwvaartkanaal, ten zuiden van Berendrecht, is er een bufferzone van 800 meter. Ik denk dat die buffer in Doel ongeveer duizend meter bedraagt. Men wil tussen het Delwaidedok en het dorp van Berendrecht een wachtdok aanleggen. We zijn niet principieel gekant tegen zo een wachtdok, maar wel tegen een wachtdok op die plaats. Want dat zou de bufferzone halveren. In 1997 heeft de Antwerpse meerderheid nog zijn goedkeuring gegeven aan het voorstel om slib op te spuiten ten behoeve van een wachtdok dat in 2000 moet worden aangelegd. Het probleem waarmee wij zijn geconfronteerd, doet zich nu ook in Doel voor.

Bent u bereid om de zogenaamde lijn-De Bondt te aanvaarden, en Doel leefbaar te houden ? De verenigde actiegroepen van Groot-Antwerpen zullen u binnenkort een tekst overhandigen van een algemeen mobiliteits- en leefmilieuplan dat moet bestaan om de lijn-De Bondt te respecteren.

In 1958 zijn we geannexeerd en raakten we onze politieke rechten kwijt. Ik kan een boek schrijven over wat daar is misgegaan. Toch blijf ik een constructieve dialoog voeren. Er bestaat een zogenaamde burenrade van de industrie en de dorpen Berendrecht, Zandvliet en Stabroek. Ik stel me vragen over de samenstelling van die burenrade. De bewoners zouden daar graag worden bij betrokken.

Onlangs heb ik vragen gesteld aan de heer Ansoms, de man van Indaver, over tewerkstelling inzake milieubescherming. Bij ons wordt het meest giftige afval verbrand. Jarenlang heb ik me beziggehouden met de Hoge Maay, waar erg veel giftig afval is gestort. De heer Ansoms is ook voorzitter van Vibna, de Verenigde Industriële Bedrijven ten Noorden van Antwerpen. We proberen met de industrie te overleggen. Ik zou het op prijs stellen als naast het economisch belang, ook de ecologische belangen van de streek en zijn inwoners worden gerespecteerd.

– Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jan Penris : De heer Mees heeft gealludeerd op het wachtdok in de buurt van zijn dorp. Ondertussen is het idee opgegeven om ten zuiden van Berendrecht een wachtdok aan te leggen. Het havenbestuur legt er zich bij neer dat deze optie uit het gewestplan wordt verwijderd, en is op zoek naar alternatieven.

U pleit ervoor om Doel te behouden. Maar men kan Doel op verschillende wijzen 'behouden'. Men kan daar erg ver in gaan, en Doel zoals het vandaag bestaat, behouden. Dat impliceert dat elke uitbreiding van de havenactiviteiten daar wordt afgewezen, met inbegrip van de bouw van het containergetijdendok. Een andere mogelijkheid bestaat erin dat men Doel behoudt, en het de status geeft van Lillo-fort of het Rotterdamse dorpje Pernis. Kunt u zich verzoenen met die doelstelling, of gaat u uit van de maximalistische visie van een Doel omzoomd door polders, waarbij de verdere opspuiting van gronden uitgesloten is ? Is een compromis voor u mogelijk ?

De heer Dirk De Cock : Er is een studie op komst over de leefbaarheid van de woonkern van Doel.

Ik heb daar enkele bedenkingen bij. In het lastenboek dat de modaliteiten specificeert voor dit studierapport, gaat men uit van een verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven, overeenkomstig de voorzieningen die de principes met betrekking tot het Strategisch Plan Linkerscheldeoever beogen.

Dit staat er letterlijk, terwijl dit Strategisch Plan nog niet werd goedgekeurd door dit parlement. Dat is een eerste anomalie. Als de opties van dit Strategisch Plan worden uitgevoerd, dan is een leefbaarheidsstudie voor Doel zonder voorwerp. Het Saeftingedok, waarvan sprake voor het jaar 2007, zou immers door dat dorp gaan.

Ik merk ook een tegenstrijdige visie bij de actoren ter plekke. Het havenbestuur wil meer containercapaciteit creëren, terwijl de intercommunale Land van Waas vooral geïnteresseerd is in het verwerven en realiseren van industriegronden door opspuiting.

Dan is er het probleem van de resterende specie bij het uitgraven van het Deurganckdok. Die specie moet ergens heen. Misschien is de optie om het Doeldok daar gedeeltelijk mee te dempen wel aangewezen.

Dat al die ontwikkelingen een impact hebben op de woongemeenschappen eromheen is nogal duidelijk. Dat Doel hierdoor onleefbaar zou worden, lijkt me overdreven. Het is mogelijk dat een dergelijke woonomgeving voor sommigen niet kan. Die mensen moeten de vrijheid hebben om met een billijke vergoeding te vertrekken. Maar misschien zint het anderen wel om in dat dorp te wonen, omdat ze zich dan dicht bij hun werk bevinden. Voor de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren is het aangewezen om eventueel met een bijkomende kleur de specificiteit 'dorp in de haven' aan te brengen.

We moeten nagaan of er naast het grotere dorp Pernis (in Nederland) nog andere Europese havendorpen in hetzelfde geval verkeren, en hoe die functioneren. De spreker had het onder meer over kleinere dorpen als Berendrecht. De geschiedenis leert ons dat elke havenactiviteit zich rond een dorp of stad ontwikkelde, en dat er door de eeuwen heen conflictsituaties tussen woonkernen en havenactiviteit bestonden. Deze conflicten hoeven echter niet altijd zo dramatisch te zijn dat die woonkernen daadwerkelijk verdwijnen.

We moeten met andere woorden nagaan of het Saeftingedok in 2007, indien dat al nodig is, geen andere inplanting kan hebben dan door het dorp

Doel. Het nadeel van de inplanting in Doel is immers dat aan een van de oevers van dat geplande dok geen enkele havenactiviteit kan worden ontwikkeld vanwege het spergebied van de kerncentrale. Kunnen de braakliggende terreinen van Bayer niet in aanmerking komen voor zo een tweede getijdendok ?

Als het Saeftingedok komt waar gepland, naast het Deurganckdok, dan kunnen de kades niet volop worden uitgebouwd. Ze liggen immers te dicht bij elkaar. Een volwaardige kadeactiviteit kan men daar niet ontwikkelen.

Dat noopt ons om te kijken naar de plannenmakers. Het Doeldok, een miskleun van jewelste, heeft meer dan 6 miljard frank gekost. Het kan niet in aanmerking komen voor containeractiviteit, omdat de wanden niet loodrecht zijn en er geen kademuren kunnen worden aangebracht.

Er is niets tegen een omschakeling van de haveninfrastructuur naar containeractiviteit op zich. Maar in Zeebrugge, Gent, Vlissingen, Rotterdam, Dunkerque, Le Havre, Bremerhaven en Hamburg, doet men overal net hetzelfde. Het ware niet slecht een Europese studie te bekijken om te zien of uit al die initiatieven geen flagrante overcapaciteit zal voortvloeien. Zelfs op eigen Vlaams niveau hebben we nog geen eengemaakte haveninfrastructuur in de vorm van een Vlaams Havenbedrijf of wat dan ook.

In 1990 verscheen de mobiliteitsprognose van de intercommunale Land van Waas voor het jaar 1999. Het moment lijkt me rijp om die prognose te vergelijken met de realiteit van nu. De prognose voorzag een goederenomslag voor de Waaslandhaven van 68 miljoen ton in 1999. Welnu, dit jaar werd een omslag van 8 miljoen ton gerealiseerd.

Al die goederen moeten via de weg worden vervoerd. Dat is een ander groot pijnpunt. De twee grote verkeersassen zijn de expresweg Knokke-Zelzate en de E17. Beide transportaders worden nu reeds geconfronteerd met een overcapaciteit. Dus moet er eventueel worden geopteerd voor een spoorverbinding naast die expresweg. Via welke wegen zal men die goederen naar die verkeersassen sluizen ? Daar liggen alleen maar derderangs polderwegen, die enkel geschikt zijn voor boerenkarren. Ik ben me daar ter plekke van gaan vergewissen.

We hebben geluk dat de prognose van de intercommunale in 1990 totaal verkeerd was. De ontsluiting is immers niet gerealiseerd. Dit betekent

trouwens ook dat het Verrebroekdok ver onder zijn capaciteit werkt.

En wat nu met Doel ? Wat de windrichting betreft, ligt Doel goed voor schadelijke industriële emissies. De afstand tussen Doel en de havenactiviteit moet volgens sommige studies 1.000 tot 1.200 meter bedragen. Anderen houden het bij 800 meter. Aan het Verrebroekdok bevindt de buffer tegen de havenactiviteit zich echter tegen de woonkern, en die woonkern lijkt best leefbaar.

De sociale bemiddelaar is reeds geruime tijd actief in Doel, en die man doet zijn werk. Het gevolg ervan is echter dat dit dorp zich stilaan opdeelt in twee kampen. Dat is ongezond. Mensen leven terecht met de vrees dat ze het aanbod van de laatste kans missen. Aan die onduidelijkheid moet zo snel mogelijk een einde komen.

Misschien zou het niet slecht zijn om alle onroerende goederen onder te brengen in een soort woonmaatschappij, waaraan de mensen hun huizen aan de normale waarde kunnen verkopen en bij wie ze kunnen huren. Op die manier verwerft de overheid via een VOI de eigendom in het dorp en garandeert ze tegelijk de gelijke behandeling van alle dorpsbewoners.

Kan er een voldoende groot lokaal draagvlak worden geschapen om Doel onder de gegeven omstandigheden te bewaren ? Dat die vraag prangend is, bewijst het feit dat eergisteren een rechtszaak ahangig werd gemaakt voor de rechtbank van Dendermonde in verband met die werken voor het Deurganckdok.

De heer Jo Vermeulen : De indiener van het verzoekschrift verwees daarnet even naar de burenrade, waar industrie en dorpen elkaar vinden. Kunt u daar iets meer over zeggen ? Wat zijn uw bedenkingen ?

De heer Alfons Mees : We weten eigenlijk niet wat in die burenrade wordt besproken, want we maken er geen deel van uit. Dat is natuurlijk het probleem, alhoewel een vertegenwoordiger van ons in die rade zetelt. Die heeft echter zoveel jobs en zoveel werk dat hij er ons niet over kan informeren.

Ik heb de uitzending op Canvas over het Nederlandse dorpje Pernis gezien. In dat verband heb ik een brief geschreven aan minister-president Dewael, waarin ik hem vroeg waarom men naar Pernis is gegaan. In zijn antwoord schreef hij me : 'Ik meld u de goede ontvangst van uw schrijven van 28 oktober 1999. Ik heb goed nota genomen van uw

bekommernissen inzake de leefbaarheid van de polderdorpen Berendrecht, Zandvliet en Lillo-fort. Ik dank u voor de toegezonden informatie, en ik zal niet nalaten deze aangelegenheid verder te laten volgen.'

Natuurlijk kan men daar alle kanten mee uit. In een krantenartikel van 13 september 1995 stond immers : 'Doel loopt geen gevaar meer te verdwijnen'. In de uitzending op Canvas van vorige week bleek eens te meer hoe men de mensen in de onzekerheid laat. Twee jaar geleden heeft eresenator De Bondt op een persconferentie duidelijk gezegd dat men tweedracht en onduidelijkheid zaaide bij de mensen, want ze weten niet of ze weg moeten of niet.

Ik heb bijvoorbeeld twaalf jaar geprobeerd een ander tracé te krijgen voor de A12, de haven-Zoomweg-spoorweg noemen we die. De Zoomweg was vroeger immers gepland van de Leugenberg recht door de bossen naar Nederland. Er was een discussie met de Nederlanders, die zeiden dat het grensoverschrijdend punt in de bossen al vastgelegd was, maar dat de Belgen er niet vanaf wilden stappen. Belgisch minister D'Hoore van Volksgezondheid en Leefmilieu zei echter dat de Nederlanders er niet vanaf wilden stappen. In 1976 hebben we dan de Belgisch-Nederlandse milieugroep Benegora opgericht. Een van de medeoprichters was de huidige directeur-generaal van het Havenbedrijf, de heer Eddy Bruyninckx. Die milieugroep werd opgericht omdat de Belgen tegen de Nederlanders werden uitgespeeld, en omgekeerd.

We waren op zich immers niet gekant tegen een autosnelweg, maar wel tegen de plaats waar hij gepland was. We hebben er twaalf jaar voor geijverd om de autosnelweg ten westen van de dorpen te krijgen. In de jaren zestig was alles onteigend voor een ring rond Berendrecht en Zandvliet, en in het tienjarenplan was het kanaaldok B1, B2 en B3 aangelegd. Men legde de A12 echter ten oosten van de dorpen, waar men driehonderd eigenaars moest onteigenen en tien straten moest doorkruisen, waarvan er nu vijf zijn afgesloten.

In 1989 heeft minister Sauwens een bezoek gebracht aan de streek, en ik hoorde één van zijn medewerkers hem zeggen dat hij eenzijdig werd voorgelicht door mij. Ik had de minister echter gezegd dat hij eenzijdig werd voorgelicht door zijn medewerkers. Ik neem aan dat een minister niet alles kan volgen, en dat hij in veel gevallen moet voortgaan op zijn administratie. Ik zag bijvoorbeeld net dat de heer Tobback hier in deze commissie een

dik pak papier kreeg, en ik vroeg me af of hij zo'n turf kan lezen.

Men zegt mij vaak dat ik tegen van alles ben, maar ik ben voor. Men verwijt mij dat ik tegen windmolens vecht, maar ik vecht voor windmolens. We zullen er nu eindelijk krijgen. Ik vraag Electrabel al lang om groene stroom, want ik ben een groene.

We waren voorstander van een ander tracé voor de havenweg, want onze dorpen liggen nu midden in het havengebied. Daarom was het niet nodig naar Pernis te gaan, men zou beter komen kijken in bijvoorbeeld Berendrecht en Zandvliet, en ik ben dan graag uw gids, samen met eresenator De Bondt.

Mijnheer Penris, u zei dat er van dat wachtdok geen sprake meer is. Er is echter pas een advies gekomen bij de districtsraad van Berendrecht-Zandvliet-Lillo van havenschepen Delwaide, want de groendienst van de stad Antwerpen wou bomen planten op dat stuk van het wachtdok. De heer Delwaide stond daar negatief tegenover, want hij verwacht dat er ooit een wachtdok komt. Hij heeft dat idee nog altijd niet losgelaten, en dat is in tegenspraak met wat u zegt.

Ik lees dagelijks kranten en probeer me zo breed mogelijk te informeren. De mensen vragen me vaak hoe ik het volhoud. Ik ben ooit eens vier jaar ziek geweest, want we hadden tien jaar gevochten voor de klassering van het Galgenschoor als internationaal erkend natuurgebied met de Conventie van Ramsar in 1971. In 1986 werd dat geklasseerd, en in 1987, het Europees Jaar van het Leefmilieu, werd dat opeens gedeclasseerd met een koninklijk besluit. Op vier weken tijd was de klassering tenietgedaan. Men is beginnen bouwen op 3 augustus 1987, en de bezwaren tegen de bouw konden worden ingediend tot juli 1988. Zo gaat dat bij ons, maar zoiets zorgt voor enorm veel onmacht.

Hetzelfde doet zich voor in Doel. Ik heb op 8 augustus met een vrouw gesproken in Doel, wiens man was overleden van verdriet. Ze vroeg me haar meer te komen bezoeken, want haar kinderen zag ze niet vaak. Ik kan haar echter niet bezoeken, omdat ik voor mijn gezondheid met de fiets rijd. Vroeger kon ik met de overzetboot gaan, maar die vaart slechts tot eind september, en alleen in het weekend. Er zijn twee prachtige tunnels, waar ik mee aan heb betaald als belastingbetaler, maar er is geen openbaar vervoer. Ik geraak dus niet tot in Doel, ondanks al onze vooruitgang. Ik moet helemaal omrijden langs Antwerpen, wat ik ook doe, als het goed weer is tenminste. De jeugd van vandaag wordt te dik en neemt niet genoeg beweging,

maar ik ben op pensioen en ik rijd dagelijks met de fiets.

Ik zou nu echter het woord willen geven aan mijn raadsman, eresenator De Bondt, die de problematiek van de Linkeroever kent. Eigenlijk moest eerst de leefbaarheidsstudie worden uitgevoerd, voordat men de gewestplanwijziging doorvoerde. Planning en planning is twee, want in 1959 werden de plannen met dokken over Berendrecht en Zandvliet getekend.

Ik ben ongerust, want wat met Doel gebeurde, kan ook bij ons gebeuren. De economische lobby's zijn heel sterk, en wij, de gewone mensen, niet. Ik heb 35 jaar aan de stad gewerkt, en men heeft mij ooit twee jaar gevolgd op mijn werk. Ik dacht dat dat voor mijn werk was, maar dit gebeurde omdat ik mij engageerde voor leefbare dorpen. Ik dacht dat zoiets enkel kon in Rusland, maar ik moest van mijn baas vernemen dat dat ook bij ons gebeurt.

– *Uiteenzetting van de heer De Bondt*

De heer De Bondt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, eerst en vooral wil ik beklemtonen dat ik een hoge achting heb voor het Vlaams Parlement.

Ik was zelf gedurende 24 jaar ononderbroken senator. In ons democratisch systeem oordeelt het parlement soeverein. De uitvoerende macht wordt voortdurend gecontroleerd door de wetgevende. De uitvoerende macht is op alle gebieden gebonden aan het respect voor de wet. Voor structuurproblemen richt ik me dan ook tot het parlement, omdat die instelling uiteindelijk beslist. De uitvoerende macht moet de keuzen van het parlement technisch invullen.

Ik zal u trachten uit te leggen waarom we zo hardnekkig, en volgens sommigen tegen alle redelijkheid in, vasthouden aan de leefbaarheid en het instandhouden van het noorden van het Land van Waas, langs de Linkerscheldeover. Er is een waardeschaal die men moet respecteren. De mens, de natuur en zijn milieu primeren op de economisch-financiële belangen. Dat geldt vooral voor aangelegenheden die irreversibele ingrepen met zich meebrengen. De verdere uitbreiding van de haven van Antwerpen op de Linkeroever, zoals men dat nu heeft voorgelegd in het nieuwe te herziene gewestplan, brengt ingrepen met zich mee die onomkeerbaar zijn.

Van de 50 km² – 3 promille van het Vlaams grondgebied – die reeds verdwenen is onder een zandlaag van 5 à 7 meter, is 40 percent benut. De rest

ligt braak. Een aantal grote kapitaalvennootschappen treden thans als immobiliënnootschap op. Tot de helft van de jaren '70 konden ze die gronden aankopen in plaats van in concessie nemen. Dat dit nu niet meer gebeurt, is te danken aan mijn optreden. Mijn argument was dat het om onvervangbare gronden gaat. Ze kunnen dus niet worden verkocht; ze moeten in concessie worden gegeven.

De Vlaamse overheid moet eerst en vooral de kapitaalvennootschappen opnieuw onteigenen. In de verkoopakte vindt u daar elementen voor. De grote oppervlakten die ze in de Melselepolder en in het voormalige Kallo in bezit hebben genomen, worden regelmatig in de jaarbalansen opgewaardeerd. Diezelfde vennootschappen kunnen dus jaar na jaar betere resultaten voorleggen. In de Melselepolder is men bezig die gronden te verkopen of ze, vanuit de vennootschappen, in concessie te geven. In Kallo gebeurt hetzelfde.

Ik ben een groot voorstander van de havenontwikkeling in Vlaanderen. Antwerpen speelt daarin een voortrekkersrol. Binnen de krijtlijnen van wat technisch mogelijk is, moet dit blijven spelen. De haven van Gent en de zeehaven van Zeebrugge moeten echter ook in rekening worden gebracht. De mogelijkheden moeten samen worden bekeken.

De groei van de haven van Antwerpen is bescheiden. Dit jaar zal ongeveer 113 miljoen ton worden verwerkt. Dat is een regressie tegenover verleden jaar. Indien men de cijfers neemt van de afgelopen 10 jaar, dan zijn die vrijwel stationair. De groei van dit volume zit in de groei van het volume op de Linkerscheldeover.

In 1995 was er een startnota van de administratie Waterwegen en Zeewezen. De nota was een soort compendium van 14 verschillende mogelijkheden om een containergetijdendok aan te leggen op de Linkerscheldeover. Volgens de nota was de beste oplossing dat wat nu in uitvoering is, namelijk ten zuiden van Doel. Tot op het einde van 1998 werd door prominenten van het gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen gezegd dat Doel niet moest verdwijnen. Dat was ook mijn opvatting. We pleiten niet tegen de expansie van de haven van Antwerpen.

Waar we wel tegen waarschuwen, is dat u zich als parlementsleden niet bij de neus mag laten nemen. U moet uitkijken voor adviezen door bedrijven als Technum. De NV Technum is een groot studiebureau dat voor 90 percent in handen is van Tracte-

bel. Een ander studiebureau, dat de studie van Technum moest verbeteren, is KPMG. Van vorming ben ik een wiskundig econoom. Ik ben ook een actuaar. Ik weet dus waarover ik spreek. Als gepensioneerde heb ik de tijd om de stukken te lezen. De parlementsleden noch de ministers hebben die gelegenheid. U moet dus beslissen op basis van principes. Welke zijn die beginselen en zijn er waarmee u en ik akkoord gaan?

We zijn voorstander van de verdere expansie van de haven van Antwerpen. Daarin past het containergetijdendok zoals het thans wordt ingeplant, indien men rekening houdt met onze randvoorwaarden. Men moet wel respect betonen voor de open ruimte aan natuur en cultuur waarover we nog beschikken. Landbouw maakt daar ook deel van uit. Mijn haren rijzen te berge wanneer ik zie dat in het nu voorliggende gewestplan staat: havengebied met tijdelijk landbouw karakter. Het zuiden van Antwerpen, Hoboken en tot voorbij Hemiksem wordt nu beschouwd als tijdelijk industriegebied. Antwerpen is op 70 jaar tijd opgeschoven van het zuiden naar het noorden. Nu schuift Antwerpen op van de rechter- naar de linkeroever. Ik heb daar geen moeite mee. We leven echter niet in de Verenigde Staten.

De auteur Kaplan heeft een boek geschreven met de titel 'Het einde van Amerika'. Amerika is totaal verschillend van Noord-West-Europa. De locatie van Holland, Vlaanderen, het westen van het Duitse industriegebied en het noorden van Frankrijk is zo dichtbij, dat ik schrik wanneer men zegt dat de linkeroever het Houston van Europa moet worden. Die mensen raad ik dringend aan het boek van Kaplan te lezen.

Ik heb er geen moeite mee wanneer men het heeft over het vrije gedeelte ten zuiden van de zogenaamde lijn-De Bondt – een denkbeeldige lijn tussen Kieldrecht, Verrebroek en Doel. We moeten systematisch wat daar wordt geïnvesteerd op een gebied van 50 vierkante kilometer laten renderen. De overheid moet binnen die ruimte optreden. Een andere zaak is een dorp en een streek van de kaart te laten verdwijnen door middel van een besluit van de Vlaamse regering, dat dan nog uitsluitend steunt op de toepassing van de vroegere expansiewetten. De hele industrievestiging is een toepassing van de wetten op de economische expansie van 1959. Die wetten zijn indertijd gemaakt om industrieterreinen van 50 hectare of, uitzonderlijk, van 100 hectare aan te leggen, maar niet om een ganse streek van natuur te doen veranderen.

Men is in het begin van de jaren zestig met de gewestplannen begonnen. Het laatste gewestplan was dat van het Waasland, in 1978. Dit heeft zo lang geduurd omdat dit geen gewestplan in de betekenis van de wet op de ruimtelijke ordening was, maar het plan dat tot de totale reconversie van een streek moest leiden.

Men past die reconversie op de terreinen toe via besluiten van de Vlaamse regering refererend aan de expansiewetgeving. Jullie, dames en heren volksvertegenwoordigers, moeten daar een stokje voor steken. Als u de megalomane planners wenst te volgen, dan moeten jullie klaar en duidelijk, los van meerderheid of oppositie, verklaren dat Doel bij decreet moet verdwijnen. Nu blijven stilzitten en de herziening van het gewestplan zomaar laten doorgaan, valt niet te rijmen met de beginselen van de rechtsstaat.

De vorige Vlaamse regering heeft op 1 juni van dit jaar de eerste herziening vastgelegd, waarbij het Deurganckdok is ingeschreven, waarbij Doel onder zand is verdwenen en waarbij de eerste MIDA is aangeduid, een strook industrieterrein ten noorden van het Doeldok. Waardoor onnodig de lijn De Bondt wordt overschreden, zogezegd om het grondverzet (men zegt baggerspecie) te bergen. Op diezelfde datum, 1 juni, besluit diezelfde Vlaamse regering om het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren opnieuw in herziening te stellen. Zij beroepen zich hiervoor op een document van een door de Vlaamse regering ingestelde werkgroep, getiteld 'principes van een strategisch plan voor de Waaslandhaven'.

Welnu, zolang we nog in een rechtsstaat leven, kan dat niet. Dat strategisch plan draagt enkel de handtekeningen van de voorzitter en de gedelegeerd bestuurder van het gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen, van de voorzitter en de gedelegeerd bestuurder van de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van de Linkerscheldeover, en van de secretaris en de burgemeester van de gemeente Beveren. De voorzitter van het gemeentelijk havenbedrijf van Antwerpen en zijn gedelegeerd bestuurder zijn zo verstandig geweest om hun handtekeningen te laten vergezellen door de uitdrukking 'onder conditie van goedkeuring door de raad van bestuur'. Ik weet niet of dit ondertussen gebeurd is. Dat is voor mij echter niet belangrijk.

Dit document heeft op zichzelf geen enkele waarde. Dit is een document zoals de regering er aan de lopende band laat maken. Men kan hierop geen gewestplanwijziging bouwen. Dit plan is niet aan u

voorgelegd. Het moest, op basis van de wet op het structuurplan Vlaanderen, nochtans wel aan u worden voorgelegd. Ook dit laat ik even buiten beschouwing. Wat evenwel zeker niet kan, is dat een nog niet rechtsgeldig gewestplan in herziening wordt gesteld. De vaststelling van de eerste herziening is pas op 7 augustus 1999 gepubliceerd. Het is pas twee weken later in voege getreden. Een herzien gewestplan kan niet nogmaals herzien worden vóór het bestaat. Het plan dat zogezegd herzien moest worden, bestond evenwel nog niet. Dit is een juridische constructie aan dewelke men niet kan voorbijgaan. Dat is echter het punt niet. Dit is geen rechtbank vol juristen.

Jullie moeten het parlement laten respecteren. De Vlaamse regering zal gelukkig zijn met mensen die de rechtsstaat in stand houden. Als dit niet gebeurt, dan wordt het leven onmogelijk. Ik weet dat het leven moeilijk en ingewikkeld is en het opvolgen van de maatschappelijke verhoudingen en relaties vragen ook van een parlement de grootst mogelijke inspanningen. In dit geval mag men echter nooit vergeten dat het om irreversibele maatregelen gaat.

Ik eindig met een vergelijking met bio-ethische problemen. Dit dossier, de vrijwaring van Doel en de Wase Polders, is eigenlijk een ethisch probleem. Het gaat om het zonder noodzaak en in aanwezigheid van bestaande alternatieven, laten verdwijnen van natuur en cultuur, van eeuwenoude leefgemeenschappen. Abortus en euthanasie zitten in de strafwet. De samenlevingsvormen vallen gedeeltelijk onder het burgerlijk recht. Binnen deze domeinen kan men als wetgever in de evolutie van de samenleving optreden. Ethische problemen kan men niet lichtzinnig behandelen. Men moet daar zwaar over nadenken. Het probleem wordt irreversibel op het ogenblik dat de genomen maatregelen in werking treden. Dit is evenwel niet van nature irreversibel. We zien dat men in sommige ons omringende landen op bepaalde onderdelen reeds is teruggekomen. Een belangrijk gedeelte van het eigen territorium definitief onder zand bedelven en dorpen laten verdwijnen is vanuit ethisch standpunt bekeken een irreversibele daad.

Dit betekent dat de publieke opinie en alle waardengevoelige mensen hier bijzonder op toekijken en klaarstaan om u te beoordelen. Vergeet niet dat dit geen lokaal probleem is. Veel parlementsleden zijn te traag – om een beleefd woord te gebruiken – om zich met dit dossier bezig te houden, omdat ze het als een lokaal probleem beschouwen.

Het is echter een ethisch probleem van de hoogste orde. Dat merkt men wanneer men zijn oor te luisteren legt bij mensen die zich de maatschappelijke problemen aantrekken. Of ze nu in Oostende of in Maasmechelen wonen, dit dossier boeit hen. Het is aan u om dit dossier te bewaken met de geringe middelen waarover jullie beschikken.

Gisteren is er voor de rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde gepleit in het kort geding dat enkele bewoners van Doel hebben aangespannen. Het is de bedoeling om de werken aan het Deurganckdok te laten stilleggen omdat belangrijke juridische processen op het niveau van de Raad van State en van de Europese Commissie nog lopende zijn.

Het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen, de bouwheer van het getijdendok, is de tegenpartij in deze zaak. Het Vlaamse Gewest en de Hessenatie hebben evenwel de rechtbank verzocht om ook het woord te mogen voeren. Zij hebben een rij belangrijke en bekwame advocaten op ons, eenvoudige mensen, afgestuurd. Wij kunnen zo een dergelijk cohort advocaten niet op de been brengen. Wat we doen, doen we met de bijdragen van de eenvoudige man. De rest is allemaal vrijwilligerswerk. Dit moet jullie ergens raken, want jullie zijn de garantie dat de bevolking op een van geldelijke en financiële middelen onafhankelijke wijze wordt bejegend.

Ik roep u op om dit dossier altijd vanuit uw eigen invalshoek te bekijken. Dit is geen lokaal probleem. Dit is een probleem van maatschappijkeuze. Het is een probleem met een enorme ethische dimensie.

Het is dus ondenkbaar dat het realiseren van de havenuitbreiding, de economische ontwikkeling en het vestigen van nieuwe industrieën in Doel en de noordelijk gelegen Wase Polders kan doorgaan. Het kan niet dat dit gebeurt op bevel van oekazen van diegenen die nog altijd niet begrepen hebben dat we morgen aan het derde millenium beginnen. In deze noordwesthoek van Europa hebben we Vlaanderen gemaakt. Indien dit dossier door een unitaire regering zou zijn behandeld, dan zou het resultaat er anders hebben uitgezien. Het spijt me voor de mensen van Antwerpen, maar het zou allemaal niet zo gemakkelijk zijn verlopen. Het Vlaams Parlement moet zich als één geheel opstellen en dat is moeilijk. Hoe belangrijk sommige lokale belangen ook mogen zijn, en hoe groot hun invloed in het parlement ook mag zijn : dat alles moet worden afgewogen. We zijn er dus op dat gebied niet op vooruitgegaan. Ik kom tussen uit sympathie voor de heer Mees. U hebt wel begrepen dat

ik blij en vereerd ben dat ik aan de zijde van de heer Mees mag zitten. Hij en ik samen vormen een symbool voor de Vlaamse vooruitgang inzake ontwikkeling. Ik hoop dat u daar respect voor hebt.

– *Vragen en opmerkingen van de leden*

De heer Johan Malcorps : Ik ben onder de indruk van wat de heer De Bondt heeft gezegd. Ik was in een andere commissie, en heb dus de uiteenzetting van de heer Mees niet gehoord. Ik kan me wel een idee vormen van wat hij heeft gezegd. Ik denk dat het parlement inderdaad zijn verantwoordelijkheden moet opnemen in deze zaak. Het dossier heeft al een lange weg afgelegd en misschien hebben we allemaal wat te traag gereageerd. We mogen de zaak vandaag niet op zijn beloop laten. De hoop mag niet worden opgegeven. Er wordt een leefbaarheidsstudie uitgevoerd. In elk geval moet alles worden beoordeeld op basis van de krachtlijnen zoals de heer De Bondt ze hier heeft geschetst.

Enerzijds zijn we voor een duurzame ontwikkeling van de Antwerpse en ook de andere havens. Onze fractie heeft er altijd voor gepleit om deze zaak in zijn geheel te bekijken, en een Vlaams havenbeleid te ontwikkelen. Het Vlaams havendecreet zal daartoe moeten bijdragen. Dat zal echter niet evident zijn. We zullen er nauwlettend op toezien dat er een duurzame ontwikkeling van de Vlaamse havens komt. De volgende stap bestaat erin overleg te plegen met de buitenlandse havens, van Le Havre over Rotterdam tot Hamburg. We moeten dus een beetje afstappen van het mainportmodel. Binnen die grenzen is de leefbaarheid van Doel niet irrealistisch. Het containerdok is niet noodzakelijk onverenigbaar met het behoud van Doel. Dat is ons standpunt, en we blijven ons daarvoor inzetten.

Als die leefbaarheidsstudie er is, zullen we de zaak in het Vlaams Parlement opnieuw moeten bekijken. We zullen dan rekening moeten houden met de etische dimensie van het probleem, met het eventueel irreversibele karakter van de beslissing. Ik ben er ook een absolute voorstander van dat het RSV als richtsnoer wordt gebruikt, maar ook dat is allemaal relatief. In de loop van de tijden zijn gewestplannen en de bescherming van natuurgebieden, waarvan we dachten dat ze onaantastbaar waren, wel eens in het gedrang gekomen. Als men dus stelt dat het inrichtingsplan voor het linkeroevergebied onwrikbaar vastligt, dan blijven we kritisch. Het zou wel eens kunnen dat een dominotheorie in de praktijk wordt gebracht. Ook de discussie over Berendrecht, Zandvliet en Stabroek op de rechteroever blijft reëel. De haven breidt zich

uit naar het noorden en naar het westen. We moeten dus niet te snel denken dat met de goedkeuring van een plan de zaken definitief vastliggen. Niets is zeker. We moeten voortdurend waakzaam blijven, en gevoelig voor wat er bij de mensen aan de basis leeft.

De heer De Bondt : Ik wil even een vergetelheid goedmaken. In Europa is de afbouw van de kerncentrales begonnen. Dat is een proces dat minstens vijftig jaar zal duren, maar het is een onomkeerbaar proces. In Doel wordt het belangrijkste onderdeel van de Belgische elektriciteit gegenereerd. Sinds Seveso is er een Europese richtlijn over de omgevingsonverenigbaarheden rond een kerncentrale. Doel is geen kerncentrale, maar een kernpark. Tussen 3 en 4000 megawatt wordt daar opgewekt ; dat is goed voor 40 percent van onze elektriciteitsproductie. De omgevingsonverenigbaarheid heeft niets te maken met de onveiligheid van de elektriciteitsproductie zelf, maar wel met de gevolgen van grote ongevallen in de omgeving in bedrijven van de zogenaamde Seveso-sector ; het gaat om bedrijven van het type dat ook in Italië dat verschrikkelijke ongeluk heeft veroorzaakt, en dat aanleiding gaf tot de Euro-richtlijn Seveso.

Er wordt een tweede gewestplanwijziging voorgesteld aan de mensen van Sint-Niklaas, Beveren, enzovoort. Ze mogen hun 'gedacht' zeggen. Niettemin stellen we vast dat de voorgeschreven afstanden niet worden gerespecteerd. Men staat toe dat er industriële activiteiten worden ontwikkeld tot aan de ingang van het kernpark toe. Nochtans heeft die ruimte al een economische functie ; ze is economisch rendabel. Dat gebeurt met grootschalige landbouwbedrijven, die wellicht als laatste in Vlaanderen zullen overblijven. Verder zijn er ontzettend waardevolle natuurgebieden in de omgeving. De dorpen Doel, Oude Doel, Prosperpolder, die aan de Schelde en de Nederlandse grens liggen, moeten hun rol kunnen vervullen opdat die omgevingsonverenigbaarheden zouden gerespecteerd worden.

Sinds 1974 volg ik de ontwikkelingen in de sector van de kernenergie op de voet. Ik nam het initiatief voor de eerste internationale persconferentie die bij de start van de eerste kerncentrale in Doel is gehouden. De kerncentrale beseft zelf dat mijn oplossing de meest wenselijke is. Dat is logisch en geldt ook voor later. Het transport van hoogwaardig kernafval zal immers bij de reductie van de kerncentrales worden geannuleerd. De voorbereidingen daarvoor worden al getroffen. Bent u daarvan op de hoogte ? De federale overheid is be-

voegd voor de kernindustrie, maar u moet deze evolutie volgen !

Er bestaat absoluut geen gebrek aan ruimte voor containers. De productiviteit in de behandeling van containers per jaar en per oppervlakte-eenheid stijgt sprongsgewijs, mits hogere investeringen. Tegen 2006 zal de arbeidsproductiviteit per oppervlakte-eenheid en per jaar verdrievoudigd zijn. De reders moeten zelf de nodige kapitaalinvesteringen doen, laat hun onwil niet betalen door de gemeenschap.

De voorzitter : We zullen dit verzoekschrift tijdens de volgende commissievergadering verder bespreken.

3. Bespreking en opvolging van het verzoekschrift

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besliste in haar vergadering van 23 december 1999 n.a.v. de bespreking van het verzoekschrift van de heer Mees m.b.t. het voortbestaan van Doel de fracties uit te nodigen te reflecteren welk gevolg zij wensen te geven aan dit verzoekschrift.

Met het oog op een vlot verloop van deze bespreking werd afgesproken dat de fracties voorafgaandelijk hun visie m.b.t. deze thematiek zouden bezorgen aan het commissiesecretariaat.

Enkel de VU&ID-fractie bezorgde een algemene beschouwende nota over de problematiek van het voortbestaan van Doel die echter niet ingaat op de concrete vraag of op dit verzoekschrift dient te worden ingegaan.

Er is een consensus in de Commissie dat gewacht wordt voor de verdere behandeling van dit verzoekschrift en het treffen van een beslissing op de aangekondigde studie i.v.m. de leefbaarheid van Doel die door de regering werd beloofd. Tot dan wordt de bespreking van dit verzoekschrift opgeschort.

Op 26 oktober 2000 nam de commissie éénparig volgende beslissing over de verdere behandeling van het verzoekschrift :

- gehoord de toelichting van de heer Alfons Mees, verzoeker, en de uiteenzetting van de heer Ferdinand De Bondt, de raadsman van de verzoeker ;

- gelet op de gedachtewisseling van de verzoeker en de raadsman met de leden van de bevoegde commissie ;
- gelet de "studie omtrent de leefbaarheid van de woonkern Doel" ;
- gelet op de beslissing van 19 mei 2000 van de Vlaamse regering omtrent de evolutie van de leefbaarheid van de woonkern Doel in de gefaseerde ontwikkeling van het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied ;
- beslist de commissie dat het de parlementsleden, zoals na elke hoorzitting, vrij staat om gepaste initiatieven te nemen die zijzelf nodig achten.

De verslaggevers,

De voorzitter

Jan	Wivina
PENRIS	DEMEESTER – DE MEYER
Bruno TOBBACK	

BIJLAGE

Verzoekschrift van de heer Alfons Mees van 6 juli 1999

MEES ALFONS
CECILIANENSTRAAT 40
B-2040 BERENDRECHT
IN 1958 ANTWERPEN

OPEN BRIEF

Aan de 124 Vlaamse parlementsleden
in 1011 BRUSSEL

BERENDRECHT 6 JULI 1999

Geachte Mevrouwen en Heren,

Vandaag was de eerste samenkomst van het Vlaamse Parlement. De komende vijf jaar kunnen wij via U mee beslissen over de werkgelegenheid in onze streek, de aanpak van de verkeers Onveiligheid, de leefbaarheid van stad en dorp (DOEL?), de kwaliteit van ons leefmilieu, en tal van andere zaken die ons leven bepalen.

De mooie beloftens voor de verkiezingen van 13 JUNI 1999 waren weer niet te tellen... Na de "witte mars" van enkele jaren geleden was het hoofdtema; de nieuwe politieke cultuur. Ken je nog de slogan "Omdat mensen belangrijk zijn"... gaat men het eeuwen oude dorpje DOEL van de kaart vegen. Hoe belangrijk zijn die mensen van DOEL voor jullie vertegenwoordigers?

Op 25 MEI 1999 beslisten 9 of 11 Vlaamse Ministers? van Kristien(?) democraten En Social(?) listen dat DOEL moet verdwijnen met daarbij nog eens Prosperdorp en 3.000 Ha zeer vruchtbare landenschappelijk waardevolle landbouwgronden voor de Havenuitbreiding van Antwerpen. Ondanks de meer dan 10.000 bezwaarschriften, ondanks dat maar 44% is ingenomen van het bestaande industriegebied op Linkeroever, (de 290 Lijn De Bondt), ondanks dat het DOELDOK er al jaren DOELLOOS bij ligt en 6 Miljard heeft gekost voor de belastingbetaler... hoe geloofwaardig zijn deze plannenmakers? Mag ik mijn twijfels hebben a.u.b.?

In mijn krant lees ik dat gewezen topman J. Demoen van A.W.Z. zegt dat DOEL kan blijven mits aangepast Container dok, een expert inzake nautische problemen, of niet? en studenten van het instituut voor Milieukunde noemen het DOEL-dossier inefficiënt en niet-objectief enkel de economische belangen kregen voorrang en EKOLOGIE??

Duurzame ontwikkeling wanneer? Waarp wachten jullie om dit in de praktijk waar te maken. Geef de mensen van DOEL nog kansen kan dat a.u.b.?

"Groene Fictie", Fons Mees

2.0.2.

IN Bijlage : Art. uit De Morgen d.d. 13 Maart 1999

STEVAAERT geeft DOEL Nog enig respijt

Art. uit Gazet Van Antwerpen d.d. 9 Maart 1999

Minister moet gezondheid polderdorpen onderzoeken