

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



Zitting 1998-1999

1 februari 1999

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Jos Stassen en Johan Malcorps –

**betreffende een tussentijdse evaluatie van de regeringsbeslissing
in verband met de bouw van de containerterminal-West**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op dinsdag 20 januari 1998 besliste de Vlaamse regering om Doel, deelgemeente van Beveren, van de kaart te vegen. De Vlaamse regering oordeelde dat Doel, na de bouw van de nieuwe containerterminal en de aanleg van extra industrieterreinen op korte termijn niet meer leefbaar zou zijn. Voor de Doelenaars zou een sociaal begeleidingsplan opgesteld worden met een onteigeningsvergoeding en andere tegemoetkomingen.

De beslissing van de Vlaamse regering werd mogelijk gemaakt door een akkoord tussen kopstukken van de twee regeringspartijen uit Antwerpen en het Waasland.

Agalev heeft zich nooit verzet tegen de aanleg van de containerkaai-West vlak onder Doel. Dat getijdendok kan aangelegd worden als ten minste een aantal voorwaarden in acht worden genomen :

- de leefbaarheid van Doel en de andere polderdorpen moet gegarandeerd worden ;
- de afstand tussen de dorpskern en de containerterminal moet minstens 1.200 m bedragen (zgn. Doellijn van prof. Allaert). Dat betekent dat de eerste honderden meter van het getijdendok aan weerszijden niet kunnen worden gebruikt voor containeroverslag, de zuidelijke kant vanwege de nabijheid van het petrochemische bedrijf Hercules, de noordelijke kant vanwege de leefbaarheid van Doel ;
- de Waaslandhaven moet ingebufferd worden in het huidig opgespoten gebied. De buffering moet gebeuren door landschapsheuvels ;
- het Doeldok moet omgebouwd worden tot een dok voor overslag op binnenvaart en feederschepen ;
- voor de overtollige grond van de containerkaai-West moet een oplossing gezocht worden binnen het huidige haven- en industriegebied ;
- het natuurgebied van de Putten moet gevrijwaard worden.

Op dit moment zijn er een aantal verwickelingen in het dossier-Doel, die op zijn minst een tussen-tijdse evaluatie vragen.

1. Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur

In december 1997 diende de Europese Commissie het 'Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur' in. Dat groenboek, dat binnen afzienbare tijd omgezet wordt in een Europese richtlijn, is gebaseerd op de volgende kernideeën :

1. haveninvesteringen zijn niet langer van 'algemeen economisch belang' ;
2. voor investeringen in haveninfrastructuur moet er steeds een strategische afweging gemaakt worden. Zo stelt de Commissie dat 'in gebieden met een grote havendichtheid de behoefte aan havenontwikkeling deels kan opgevangen worden door een betere coördinatie en specialisatie van havens' (punt 35, blz. 16) ;
3. vooraleer beslist kan worden over haveninvesteringen moeten verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen worden en
4. moet er rekening gehouden worden met voorwaarden inzake milieu en ruimtelijke ordening en moet het publiek bij een strategische beoordeling betrokken worden (punten 33 en 34, blz. 16).

In de marge waarschuwt de Europese Commissie nog voor overcapaciteit in de containerfaciliteiten. Volgens een studie van Ocean Shipping Consultants zou er in dit marktsegment een overcapaciteit van 20 tot 40 % ontstaan in het begin van volgende eeuw.

Het is duidelijk dat de Vlaamse regering bij haar besluitvorming over de bouw van de containerterminal en de gevolgen voor Doel zich niet heeft laten leiden door het Europese Groenboek en de Europese richtlijnen (zoals de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn) :

1. op geen enkele manier heeft de Vlaamse regering op een ernstige manier een alternatief voor haar beslissing in overweging genomen, laat staan onderzocht ;
2. het inspraakproces werd pas gestart nadat de Vlaamse regering haar beslissing genomen had. De betrokken bewoners kunnen enkel post factum reageren. Vanuit milieu- en ruimtelijke-ordeninghoek kan men pas bezwaren kenbaar maken tijdens de procedures voor de gewestplanwijziging, de bouw- en de milieuvergunning. Die procedures worden natuurlijk al-

leen gestart als uitvoering van een regeringsbeslissing.

2. Reële betrokkenheid van de Doelenaars

De Vlaamse regering verschuilt zich bij haar beslissing inzake Doel stevast achter de zogenaamde onenigheid onder de Doelenaars. Al meer dan twintig jaar wordt de toekomst van Doel in vraag gesteld. Het is dan ook perfect verklaarbaar dat onder die externe druk een aantal Doelenaars voor zichzelf duidelijkheid willen creëren en te kennen geven dat zij willen vertrekken. Bij die 'vertrekkers' zijn een aantal zeer mondige en assertieve woordvoerders. Daarbij komt nog dat de Vlaamse regering een sociaal bemiddelaar heeft aangesteld wiens opdracht het is om de Doelenaars te helpen bij hun vertrek uit Doel.

Ondanks de jarenlange onzekerheid wil de 'zwijgende' meerderheid van de Doelenaars in Doel blijven. In het Vlaams Parlement werd een verzoekschrift, dat pleit voor een herziening van de beslissing met het oog op het behoud van Doel, ingediend en ondertekend door meer dan de helft van alle volwassen Doelenaars.

3. De 'illusie van het best voorbereide dossier ooit'

De beslissing van de bouw van de containerkaai en de gevolgen ervan voor Doel werden jarenlang voorbereid met behulp van verschillende studies. We verwijzen hier naar de 'Startnota Containerkaai/dok-West' (september 1995), de kosten-batenanalyse, de mobiliteitsstudie, het milieueffectenrapport, een aantal technische studies en drie leefbaarheidsstudies van de woonkern Doel. Tijdens parlementaire en andere discussies vóór de beslissing van de Vlaamse regering werd herhaaldelijk gesteld dat het hier ging om het best voorbereide dossier ooit. Men gaf de indruk dat alle voorzienbare elementen, aspecten en problemen vooraf bestudeerd en beredeneerd werden.

Vlak vóór de beslissing van de Vlaamse regering hebben we al gesteld dat het zogenaamde 'grondprobleem' schromelijk onderschat werd en dat de regering hier een 'dubbele agenda' hanteerde :

- uit de containerkaai komt meer dan 30 miljoen m³ grond. De regering ziet als enige oplossing om van die grond af te raken die te storten in

polders rond Doel en die polders om te bouwen tot industriegebied ;

- de 'dubbele agenda' om Doel te laten verdwijnen is dat de Vlaamse regering een zeesluis wil bouwen op de plaats waar Doel nu ligt om het tot nu toe ongebruikte Doeldok te valoriseren.

Beide opmerkingen werden door de Vlaamse regering weggewuifd :

- in haar beslissing van 20 januari 1998 besteedde de Vlaamse regering meer dan vier bladzijden aan de 'grondbalans' en werd het opspuiten van de polders rond Doel als enig alternatief overgehouden ;
- het bestaan van concrete plannen voor de bouw van een nieuwe zeesluis werd ontkend door de toenmalige minister van Openbare Werken. Waarschijnlijk heeft hij gelijk gehad. Men overweegt inderdaad geen sluis meer boven Doel te bouwen maar een tweede containerkaai boven Doel aan te leggen en een gedeelte van het Doeldok te dempen.

Als nieuw bewijs dat het hier om een 'slecht voorbereid dossier' gaat, geven we nog twee nieuwe elementen :

- in het kader van het Strategisch Plan Waaslandhaven, waar de ruimtelijke ontwikkeling van de Waaslandhaven uitgetekend wordt en in een voorstel tot gewestplanwijziging gegoten wordt, werd er aan het studiebureau KPMG een opdracht gegeven om de 'ruimtebehoefte voor industrieterrein' te onderzoeken. Op die manier wordt de beslissingslogica toch enigszins omgedraaid : eerst beslist de Vlaamse regering meer dan vierhonderd ha industriegebied bij aan te leggen en daarna moet de behoefte naar industriegrond onderzocht worden ;
- momenteel wordt er een nieuwe studie gemaakt over de grondbalans. Blijkbaar heeft men één jaar na de beslissing het 'grondprobleem' nog onvoldoende onderzocht.

4. Nieuwe technieken voor containeroverslag

De jonge Nederlander Poul van den Elshout ontwikkelde een ruimtebesparend concept voor containeroverslag. Door middel van een ingenieus stapelsysteem wordt op een snellere, goedkopere en

efficiëntere manier vier keer meer op- en overslag-capaciteit op dezelfde ruimte gecreëerd.

Volgens de ontwerper is dit systeem van container-overslag toepasbaar in alle containerhavens van de range Hamburg-Le-Havre, dus ook in Antwerpen. Of dat inderdaad zo is voor de nieuwe container-kaai-West moet dringend onderzocht worden. De voordelen van een dergelijk systeem zijn immers immens : op die manier moet er minder industriegrond voor stapelruimte van containers ingenomen worden. Dat heeft tot gevolg dat er minder industrieterrein moet worden opgespoten. Vanwege de manifeste voordelen van dit of een soortgelijk systeem is een 'snelle berekening in Antwerpse termen' niet voldoende. We vragen een uitgewerkte studie met een vergelijkende kosten-batenanalyse van het huidige plan ten opzichte van het ruimte-besparende concept. De kostprijs van dit nieuwe concept moet afgewogen worden tegen de voordelen voor de omgeving : minder ruimtebeslag, minder milieuhinder, snellere en efficiëntere overslag en (eventueel) het behoud van Doel.

5. Maritieme ontwikkelingen en havenontwikkelingen in Nederland

Ook in Nederland woedt een stevige discussie over de noodzaak van havenuitbreiding en de gevolgen daarvan voor mens en milieu. De haven van Rotterdam vraagt, vanwege plaatsgebrek, de aanleg van de tweede Maasvlakte. In het kader van die mogelijke havenuitbreiding wordt een 'strategisch beleidsmilieueffectenrapport' – een zogenaamde beleidsMER – opgesteld. Daarin wordt de aanleg van de tweede Maasvlakte afgewogen ten opzichte van twee alternatieven, enerzijds de 'Moerdijkhaven' en anderzijds de 'Seaport Vlissingen'.

Concreet gaat het in Vlissingen over een container-kaai van 2 km met een oppervlakte van 100 ha en met een 'omzet' van 3 miljoen containers per jaar (3 mio TEU).

Het is duidelijk dat, als er geopteerd wordt voor het 'Vlissingen-alternatief', dat niet zonder gevolgen kan blijven voor de haven van Antwerpen. Misschien moeten de groeiscenario's voor de containertrafiek in Antwerpen bijgesteld worden.

6. Milderende maatregelen

In de voorbereidingsperiode voor de bouw van de containerkaai liet het gemeentebestuur van Beve-

ren een studie maken door prof. Allaert naar de ruimtelijke leefbaarheid van Doel. De studie had het over een aantal 'milderende maatregelen' zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van Doel en het verzekeren van een voldoende afstand – 1200 m – tussen de dorpskern van Doel en de container-kaai.

Uit de studie bleek dat een 'verzoening' tussen het voortbestaan van Doel en de containerkaai wel degelijk mogelijk was.

Ondertussen zijn er een aantal technologische evoluties in de containeroverslag, waarbij de onmiddellijke omgeving minder belast wordt. Zo werden er via de European SeaPorts Organisation (ESPO) geluidsarme portaalkranen voor overslag ontwikkeld. De eerste resultaten tonen aan dat er wel degelijk sprake is van geluidsvermindering bij het gebruik van dergelijke geluidsarme kranen.

7. Het voorbeeld van Heiplaat (Nederland)

Heiplaat, een dorpje tussen Walen en Eemhaven, ligt gevangen tussen twee containerterminals. De overheid oordeelde dat de leefbaarheid van Heiplaat niet meer kon worden gegarandeerd en dat het dorpje beter kon verdwijnen. De inwoners zetten zich zeer sterk tegen dat plan.

Aan het TNO – een onderzoekscentrum vergelijkbaar met het VITO – werd gevraagd om een hinderonderzoek uit te voeren. Het TNO stelde vast dat geluidsoverlast veroorzaakt door de twee containerterminals vergelijkbaar is met geluidsoverlast door verkeer. In elk geval bleef men binnen de normen die gehanteerd worden in een zeehavengebied.

We pleiten hier helemaal niet om het polderdorp Doel op te sluiten in de Waaslandhaven tussen containers en fabrieken. We willen enkel stellen dat een buitenlands – 'vergelijkbaar' – voorbeeld – met begeleidende maatregelen inzake afstand, ruimtebesparing en geluidsbeperking – wel degelijk de leefbaarheid van Doel veilig kan stellen.

8. De nabijheid van de kerncentrale Doel (KCD)

De bedrijfsleiding van de KCD diende in het kader van de openbare inspraakprocedure inzake de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren een bezwaarschrift in. Het huidige voorstel van ge-

westplanwijziging kleurt de dorpskern van Doel in als industriegebied. Op die manier kan er vóór de voordeur van de kerncentrale een chemisch of petrochemisch bedrijf komen. KCD stelt dat ze momenteel voldoende ingedekt is tegen het 'risico van externen', in concreto de chemische en petrochemische bedrijven op de rechteroever en de schepen met gevaarlijke producten op de Schelde.

De bedrijfsleiding oordeelde dat het voorstel van gewestplanwijziging een hoger risico kan inhouden. Fabricage en stockage van scheikundige producten in grote hoeveelheden of frequente behandeling in kleine hoeveelheden wordt door KCD als een te groot risico ingeschat.

In internationale kringen hanteert men tot nu toe altijd de '1800 meter-regel': de afstand tussen een kerncentrale en chemische en petrochemische bedrijvigheid moet minstens 1800 meter bedragen.

9. Fouten in het dossier Doel

We bespreken hier twee fouten met belangrijke gevolgen, namelijk de kosten-batenanalyse en de aanleg van MIDA 2.

1. In de kosten-batenanalyse wordt op drie punten een aantal kosten ten onrechte als baten verrekend:
 - de aanleg van de nieuwe industriegebieden – MIDA 1 en MIDA 2 (de huidige havenuitbreidingsgebieden) – wordt ten onrechte als inkomst gerekend. Het gaat hier duidelijk om kosten, zowel voor de bouw als voor het verlies van landbouw- en woongebied;
 - de containerkaai-West wordt gebouwd binnen de Waaslandhaven op een strook die nu ingekleurd staat als industriegebied. De omzetting van havengebied in industriegebied betekent inkomstenverlies en genereert dus een aantal kosten, die niet opgenomen werden in de kosten-batenanalyse;
 - bij de berekening van de kostprijs voor het van de kaart vegen van Doel werden de kosten voor de kapitaalvernietiging – afbraak van het patrimonium (ongeveer 1,6 miljard) – niet als kosten gerekend.
2. In de huidige plannen wordt opgenomen dat met de grond die vrijkomt uit de containerkaai de aanleg van MIDA 1 (242 ha) en van MIDA 2

(212 ha) kan gebeuren. Dat is in flagrante tegenspraak met de berekeningen van de planmakers van de Waaslandhaven in het begin van de jaren '70. Zij tekenden nauwkeurig uit op kaart welke zone van het Linkerscheldeoevergebied opgevuld werd met specie uit de verschillende te graven dokken. Op die kaart is duidelijk te zien dat dit gebied enkel kan worden opgehoogd als de volledige haven met zowel het geschrapte Kieldrechtdok als het Baalhoekkanaal gegraven wordt.

Alhoewel de bouw van de containerkaai-West een enorme hoeveelheid grond 'vrijmaakt', kan dat toch nooit zoveel zijn als het Baalhoekkanaal en het Kieldrechtdok samen. Ofwel hebben de ingenieurs zich in het begin van de jaren '70 vergist, ofwel schatten de huidige planmakers de beschikbare hoeveelheid zand slecht in.

10. Nieuwe havenontwikkeling

Door enerzijds de tijdsdruk in de containertrafiek en anderzijds de toename van de grootte van de containerschepen, opteert men in maritieme kringen en het havenmilieu steeds meer voor goederenbehandeling, en zeker containeroverslag van en naar de containerschepen, met zo weinig mogelijk tijdverlies. Dat betekent dat de containerkaai zich zo kort mogelijk bij de zee of op zijn minst vóór de sluizen moet bevinden.

Vertaald naar de Vlaamse situatie betekent dit dat uitbouw van de havens achter de sluizen een achterhaalde politiek is. De economische noodzaak van het Verrebroekdok en de verdere aanleg van het Kluizendok in de Gentse Kanaalzone moeten dan ook sterk in vraag gesteld worden. Toch bouwt en plant men rustig voort alsof bovenstaande ontwikkeling aan Vlaanderen zou voorbijgaan.

De uitbouw van een Vlaamse haven vóór de sluizen kan perfect in de voorhaven van Zeebrugge. Daar heeft men de mogelijkheid om nog verschillende kilometer kaaimuren voor containeroverslag te maken en alles naar het hinterland af te voeren met 'feederschepen' of schepen voor de kustvaart.

De beleidsmakers dienen dringend na te denken over de gevolgen van bovenstaande ontwikkeling in de uitbouw van de Vlaamse zeehavens. De vraag is of het strategisch plan-Waaslandhaven en de implementatie van het nieuwe havendecreet voldoende rekening houden met de nieuwe ontwikkelingen.

11. De steun van baron Delwaide

De Antwerpse havenschepen gaat er prat op dat hij de bedenker is van het getijdendok containerkaai-West in Doel. Toch stelde hij dat hij nooit de bedoeling had om door de containerkaai Doel van de kaart te willen vegen.

Na een recent bezoek aan Doel – de baron was er eerder nog nooit geweest – was hij zo getroffen door de eenvoud en de schoonheid van het polderdorp dat hij in een interview verkondigde dat 'voor hem Doel niet moest verdwijnen', sterker nog 'dat de haven geen vragende partij was voor deze beslissing en dat dit de schuld is van bijkomende industrieterreinen en niet van de containerterminal'.

Met bovenstaande nieuwe elementen en feiten menen we voldoende aangetoond te hebben dat het dossier Doel dringend aan een tussentijdse evaluatie toe is. Ondertussen kunnen geen beslissingen genomen worden waardoor de principebeslissing van de Vlaamse regering van 20 januari 98 wel degelijk rechtsgevolgen heeft.

Concreet stellen we volgende eisen :

1. de Vlaamse regering kan geen bouwvergunning voor de eerste fase van de containerkaai afleveren vooraleer de studies in het kader van het Strategisch Plan Waaslandhaven (cfr. 3) afgerond zijn ;
2. de procedure voor het opstellen van het Strategisch Plan Waaslandhaven moet een strategische beleidsMER inhouden, waarin verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen worden. De 'Startnotitie PKB+/MER Mainportontwikkeling Rotterdam' kan daarbij als leidraad gehanteerd worden.

In afwachting van de invulling van bovenstaande eisen kunnen er in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, hoorzittingen over de nieuwe ontwikkelingen georganiseerd worden.

Jos STASSEN

Johan MALCORPS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat een getijgendok voor containeroverslag kan worden aangelegd in de Waaslandhaven als een aantal voorwaarden in acht worden genomen (de leefbaarheid van Doel, een afstand van 1200 m tussen de containerterminal en Doel, de inbuffering van de Waaslandhaven, een oplossing binnen het huidig opgespoten gebied voor het probleem van de grond) ;
- overwegende dat tussen de principebeslissing van 20 januari 1998 van de Vlaamse regering inzake Doel en vandaag zich een aantal belangrijke ontwikkelingen hebben voorgedaan, met name :
 - 1° het Groenboek Haven en Maritieme Infrastructuur en zijn implicaties inzake Doel ;
 - 2° de reële betrokkenheid van de inwoners van Doel ;
 - 3° de vraag naar meer onderzoek in verband met ruimtebehoefte aan industrieterreinen en in verband met de grondbalans ;
 - 4° de ontwikkeling van ruimtebesparende en geluidsbeperkende technieken in verband met containeroverslag ;
 - 5° de mogelijke uitbreiding van de haven van Vlissingen ;
 - 6° het bezwaarschrift van de kerncentrale Doel in het kader van de mogelijke wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren ;
 - 7° fouten in de kosten-batenanalyse en de grondbalans ;
 - 8° de vraag naar overslagmogelijkheden vóór de sluizen (die een reële kans op rentabilisatie van de voorhaven van Zeebrugge creëert door containeroverslag en afvoer via kustvaart) ;
 - 9° het standpunt van de Antwerpse havenscheppen Delwaide ;
- vraagt de Vlaamse regering geen verdere beslissingen te nemen inzake het dossier 'Doel' (de bouw van de containerterminal-West en de gevolgen voor Doel) voor de studies in het kader van het strategisch plan Waaslandhaven afge-

rond zijn en voorgesteld aan het Vlaams Parlement en voor er in het kader van het strategisch plan Waaslandhaven een strategisch beleidsmilieueffectenrapport, waarin verschillende alternatieven afgewogen worden, opgesteld is.

Jos STASSEN

Johan MALCORPS
