



Vlaams
Parlement

ingediend op **1976** (2018-2019) – Nr. 1
16 mei 2019 (2018-2019)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Renaat Landuyt

over het complex project rond de realisatie
van extra containerbehandelingscapaciteit
in het havengebied Antwerpen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Cindy Franssen, Maurice Helsen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Toelichting door minister Ben Weyts	4
2. Toelichting door Freddy Aerts	5
2.1. Wat is alternatief 9?	5
2.2. Waarom alternatief 9?	5
2.3. Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase	6
2.4. Opname milieu- en andere overwegingen in het voorontwerp voorkeursbesluit	7
3. Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.1. Tussenkoms van Sas van Rouveroy.....	9
3.2. Tussenkoms van Wouter Vanbesien	10
3.3. Tussenkoms van Annick De Ridder	10
3.4. Tussenkoms van Dirk de Kort	11
4. Antwoorden van minister Ben Weyts.....	11
5. Antwoorden van Freddy Aerts, aanvullingen van de minister en replieken van de leden.....	12
6. Bijkomende replieken	16
Gebruikte afkortingen	17
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 14 februari 2019 een gedachtewisseling over het complex project rond de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen. Het dossier werd toegelicht door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en Freddy Aerts, afdelingshoofd Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en voorzitter van de Taskforce complex project extra containercapaciteit Antwerpen. Freddy Aerts maakte hierbij gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* vindt de regelgeving over complexe projecten een zegen voor zijn beleidsdomein. Het maakt komaf met de idee dat alle grote investeringsprojecten stranden op een juridische procedure. Voor dergelijke projecten werd doorgaans in omgekeerde volgorde gewerkt: eerst beslissen en dan een vorm van inspraakronde organiseren waarmee niet meer te tornen viel aan de politieke beslissing. Het decreet Complexe Projecten maakt het mogelijk om eerst te zorgen voor maximale betrokkenheid en om een inspraakronde te houden, alle alternatieven vooraf te onderzoeken en dan pas te beslissen.

Eenmaal die beslissing is genomen, moet het vooruit kunnen gaan. Momenteel baart hem dat zorgen. Het is volgens de minister nodig om de regelgeving in die zin aan te passen zodat de Raad van State – die zichzelf ruime bevoegdheden heeft toegemeten – de afweging moet kunnen maken tussen algemeen belang en individueel belang. Het feit dat er een individueel belang is geschonden mag niet automatisch aanleiding zijn voor de vernietiging van een heel project. Zelfs als wordt vastgesteld dat het individueel belang geschaad is dan nog moet overwogen worden of het project dat het algemeen belang dient daarom volledig verworpen moet worden. Voorts zou de Raad van State zich ook moeten kunnen uitspreken over herstelmaatregelen zodat er een vergoeding kan zijn voor het schaden van individuele belangen. Dat kan financieel zijn maar ook een aanpassing van het project om de impact voor diegenen die worden geschaad, terug te draaien.

Dankzij het decreet Complexe Projecten kon de zittende regering heel wat projecten vlottrekken, met name de Oosterweelverbinding en het project voor extra containercapaciteit in de Antwerpse haven. Men stapt naar mensen en actiegroepen toe. Er is heel wat afgepraat op het terrein. Behalve luisteren was het ook een zaak van mensen zelf te responsabiliseren, om mee te stappen in een proces dat ergens toe moet leiden.

Het doel is nu om voortaan meteen met deze werkmethode te starten. De minister vergelijkt het met een piramide die omgekeerd staat terwijl men eigenlijk andersom moet werken. Nieuwe processen krijgen dan onmiddellijk de juiste dynamiek. Voor de extra containercapaciteit lagen maar liefst acht alternatieven voor. De minister vreesde dat het doel met geen enkel van deze alternatieven zou worden bereikt. Hij heeft nagegaan of het niet mogelijk was om de totaal tegengestelde standpunten te verzoenen. Zonder dat er al sprake is van grote successen werden er toch stappen vooruit gezet.

Wouter Vanbesien merkt op dat het decreet Complexe Projecten bij zijn weten nooit is gehanteerd in het kader van de Oosterweelverbinding. De enige parallel die hij ziet, is dat men van conflict naar samenwerking is geëvolueerd. De *minister* beaamt dit en zegt dat dat dossier reeds te problematisch was geworden.

2. Toelichting door Freddy Aerts

2.1. Wat is alternatief 9?

Freddy Aerts zit het project voor dat op 15 juli 2016 is aangevat. De zaken zijn breed opgevat en resulteerden in een alternatieve onderzoeksnota met meer dan twintig bouwstenen over waar capaciteit te vinden was. Alles is bestudeerd en uiteindelijk geclusterd in acht alternatieven die aan de projectdoelstelling voldeden: plaats zoeken voor 5,5 tot 7 miljoen containerbewegingen in de haven van Antwerpen. Dat is de groeimarge. Uiteindelijk is vanuit voortschrijdend inzicht alternatief 9 voorgesteld begin 2018. Het combineerde capaciteit met voldoende draagvlak en behelst onder meer een tweede getijdendok. Saeftinghedok vindt men enigszins besmet als naamgeving hiervoor. Dat voorstel nam heel Linkerscheldeover in voor haven en de rest voor natuur, maar heel weinig voor landbouw.

Alternatief 9 bestaat uit vier blokken (zie slide 3). Er is dus het nieuwe getijdendok in boemerangvorm. Het Noordelijk Insteekdok, gelegen in het Waaslandkanaal wordt gedempt. Ten westen en oosten ervan komt er nieuwe containerinfrastructuur. Bovenaan op de kaart bij 11b komt er een uitbreiding van de Noordzeeterminal. Opgeteld komt men aan 7,1 miljoen containers als maximale capaciteit. Daarbij is ook de maximale ontsluiting via water, weg en spoor van belang. In paars is de westelijke ontsluiting aangegeven die aantakt op de E34. In blauw staan de spoorbundels. De gele vlakken zijn de beste logistieke terreinen, gemarkeerd als A, F' en C.

2.2. Waarom alternatief 9?

Er is voor alternatief 9 geopteerd omdat naarmate de onderzoeken vorderden, er telkens bouwstenen werden uitgesloten. Dat was onder meer om nautische – moeilijk aan te varen – of operationele – slechte ontsluiting – redenen. De inspraakronde leverde heel wat nuttige insteek en zelfs de meest drastische oplossingen zijn gecheckt. Sommige bouwstenen hielden belangrijke aantasting van beschermde zones in. Slikken en schorren zijn zo'n enorm belangrijke habitats. Om die gebieden te gebruiken, zijn er bijzonder goede redenen nodig. Het Natuurdecreet stipuleert dat men pas een alternatief kan kiezen als het geen betekenisvolle aantasting veroorzaakt. Als men geen alternatieven vindt die daaraan voldoen, dan moet men het minst schadelijke alternatief kiezen.

Zo genereert de bouwsteen Saeftinghedok 2,1 miljoen ton extra droge stof die jaarlijks gebaggerd moet worden en dat is nu jaarlijks al 4 miljoen ton. Dat is niet aangewezen gelet op de kaderrichtlijn Water. Het alternatief 9 veroorzaakt 0,9 miljoen ton extra, wat aanzienlijk minder is. Men moet ook zo weinig mogelijk polder aansnijden omdat deze gebieden belangrijk zijn voor de landbouw en de natuur. Bovendien moet men rekening houden met broed- en foerageergebieden van vogels en verstoring door geluid en licht. Dat alles leidde tot de keuze voor alternatief 9.

Er moet natuurlijk ook rekening gehouden worden met de toekomstige gebruikers. Men moet een werkbaar alternatief kiezen dat het gebrek aan capaciteit oplost. De reders hebben steeds gevraagd naar zoveel mogelijk capaciteit vóór de sluizen en niet erachter zoals bij het Delwaidedok. Nautisch ontstond daar een probleem en dan is de capaciteit verhuisd naar het Deurganckdok. Hoe meer de containerstromen geconsolideerd kunnen worden op enkele plekken, des te beter zijn er oplossingen te configureren voor intermodaal vervoer. Industrieel-logistieke gronden liggen voornamelijk op Linkerscheldeover. Ook op Rechterscheldeoever is er een uitbreiding van 1 miljoen aan containercapaciteit, maar die zat voordien op 5 miljoen en is samen met de mobiliteit die er gegenereerd wordt eigenlijk verminderd

en verplaatst naar Linkerscheldeoever. De logistieke terreinen ter ondersteuning van de containercapaciteit zijn er nog wel op Rechterscheldeoever en deels onderbenut. De Noordzeeterminal kan daarvan gebruikmaken.

Met alternatief 9 concentreert quasi de integrale scheepsafwikkeling zich rond twee polen. De eerste pool is het complex Berendrecht-Zandvliet, met de Noordzeeterminal en de Europaterminal. De tweede pool is het complex Deurganckdok in combinatie met het Tweede Getijdendok. Verkeerstechnisch is het ook makkelijker om twee drukke knopen met aantakkingen op de Schelde te beheren dan drie.

Vervolgens zoomt Freddy Aerts in op de verschillende bouwstenen van alternatief 9. Ten eerste wil men een stuk toevoegen aan het deel bovenaan de Noordzeeterminal, zoals aangegeven in lichtblauw (zie slide 9). Daar is voorlopig nog land, en dat zou water worden. De achterliggende terreinen zijn de voormalige slibstorten van de stad en zouden een bestemming krijgen als terminalterrein. Een tweede bouwsteen is het dempen van het Noordelijk Insteekdok. Dat levert een terrein op van 50 tot 60 hectare (zie slide 10).

Het belangrijkste element is het Tweede Getijdendok met dezelfde monding als het Deurganckdok (zie slide 11). De sleutelvraag luidde hoe men capaciteit kon realiseren zonder de slibdepositie aanzienlijk te vergroten. De gezamenlijke ingang maakt dat mogelijk. Deze bouwsteen is ook getest op nautische haalbaarheid in scheepssimulators met de loodsen. In het ontwerp van voorkeursbesluit dat wordt voorgelegd ter vaststelling bij de Vlaamse Regering zal een vrijheidsgraad ingeschreven worden (zie slide 12). Dan kan men het zogenaamde been van dat Tweede Getijdendok evenwijdig leggen met dat van het Deurganckdok. Dat maakt positieve synergieën mogelijk tussen het Deurganckdok en het nieuwe dok. Door automatisering en moderne technieken kunnen dan containers verplaatst worden tussen Deurganckdok en het nieuwe dok. Dat schept meer mogelijkheden op een dichte oppervlakte, rekening houdend met technologische evoluties. De gele zone, begrensd door de drie dokken, of in de variant, aan de bovenzijde van het nieuwe dok, is eveneens een industrieel-logistieke zone vlakbij de containeroverslag, ter ondersteuning van de activiteiten daar.

Een laatste bouwsteen is de vlakte van Zwijndrecht (zie slide 13). Het is een industrieel terrein dat in het kader van de bouw van het Deurganckdok bestemd werd als tijdelijke natuur. Ooit werd het aangelegd voor industriële toepassingen. Men voorziet er nu 65 hectare logistiek-industrieel terreinen.

2.3. Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase

De stap naar een voorkeursbesluit zetten, vergt bij voorkeur ook een projectdefinitie. Het luidt de derde fase van het complex project in, de uitwerkingsfase. De projectdefinitie bestaat uit verschillende luiken (zie slide 15). Een eerste luik is de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit zoals eerder besproken. Een tweede luik zijn de industriële en logistieke terreinen met onder meer de Vlakte van Zwijndrecht. Een multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet vormt het derde luik. Daaronder vallen een degelijke westelijke ontsluiting en dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals. Dat laatste is nodig omdat al te vaak binnenvaartschepen geladen en gelost worden op maritieme ligplaatsen. Dat impliceert dat ze er enkel terechtkunnen als de grote schepen weg zijn. Met dedicated plaatsen is binnenvaartactiviteit de klok rond en zeven dagen per week mogelijk. Dat moet dan de beoogde modal split mee helpen realiseren. Men mikt daarmee op 42 procent vervoer per binnenvaart in de toekomst. In de haven van Antwerpen wordt momenteel 7 procent van de containers per spoor vervoerd, terwijl het doel 15 procent is. De resterende 43 procent is dan transport over de weg.

Ook aan de reductie van NOx-emissie wordt gewerkt. In de projectdefinitie is een reductie vooropgesteld van 20 procent van de NOx-emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) en een reductie met 80 procent van de NOx-emissies van de terminalexploitatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025). In de haven van Antwerpen worden containers geladen en gelost met 'straddle carriers' met dieselmotoren. De toekomst ligt in verdere automatisering en elektrificatie van de terminals opdat alle bewegingen met elektriciteit kunnen gebeuren.

2.4. Opname milieu- en andere overwegingen in het voorontwerp voorkeursbesluit

Aan het voorontwerp van voorkeursbesluit zit ook een actieprogramma vast, opgezet vanuit vijf onderzochte elementen. Uit de strategische MER vloeien een aantal aanbevelingen voort en die moeten aangepakt worden om met een rechtszeker voorkeursbesluit verder te kunnen. Er is onderzoek gebeurd op strategisch niveau en in de uitwerkingsfase komt er onderzoek op projectniveau, teneinde bepaalde factoren te verfijnen, zoals data inzake licht, geluid, uitstoot enzovoort, met meer gedetailleerde modellen.

Het volledige actieprogramma is te vinden op de website (zie slide 21) en op 21 december 2018 voorgesteld aan de Vlaamse Regering. Het omvat een dertigtal bladzijden met maatregelen, nodig om de elementen uit het strategische MER en de onderzoeken te milderen of op te lossen. Freddy Aerts overloopt er daar enkele van.

2.4.1. *Discipline Mobiliteit*

Wat mobiliteit betreft, zijn er een aantal punctuele problemen ter hoogte van de Sint-Antoniusweg die moeten gemilderd worden. Verder is er onderzoek nodig naar de oorzaak van sluipverkeer. Dat is zeker belangrijk voor Beveren en Zwijndrecht, beide gelegen in havengebied. Daarbij staat ook onderzoek naar de dubbele kamstructuur ten behoeve van de mobiliteit in het Waasland op het programma. Het gaat om injectiepunten tussen N70 en E34 om de gemeenten Beveren en Zwijndrecht-Melsele te bereiken zonder extra doorgaand verkeer te genereren door de dorpskern van Beveren. Voorts wil men verder inzetten op de spreiding van containerstromen over dag en nacht. Het faciliteren van nachtopeningen hangt daarmee samen. Voldoende parkeergelegenheid en tegelijk het verbieden van parkeren op bepaalde plaatsen in de haven zijn noodzakelijke maatregelen voor de veiligheid. De bereikbaarheid van de haven kan verbeteren door het inschakelen van onder meer waterbussen voor woon-werkverkeer en door collectief vervoer voor arbeiders in de haven. Dynamisch verkeersmanagement op water en weg is een andere stap.

2.4.2. *Discipline Lucht*

Lucht is ook een grote bekommernis waarvoor nog verdere emissieberekeningen volgen in de uitwerkingsfase. Men denkt ook aan stimulansen voor gebruik van walstroom om de emissies te verlagen. Dat kan door een investeringsaftrek of verlaagde belastingen, maar men zou het hele gamma screenen en dan voorstellen formuleren. Andere suggesties zijn aanpassingen aan het Elektriciteitsdecreet, en een actieplan voor de containerbinnenvaart. De monitoring loopt al, maar dat vergt verdere opvolging.

De havenverkeersverordening kan wat aanpassing gebruiken. De haven kan afstandse vehikels missen tussen de terminals. Er is de opstart van de verkenningsfase van het complex project Klimaatbossengordel ten behoeve van de luchtkwaliteit, en onderzoek naar de mogelijkheid van een lage-emissiezone in het

havengebied. De spreker verwijst naar wat eerder werd gezegd over de reductie van de NOx-emissies bij de projectdefinitie. Ook het stimuleren van gebruik van nieuwe vrachtwagens en alternatieve brandstoffen kan helpen.

2.4.3. Acties in het kader van verwachte autonome en gestuurde ontwikkelingen

Over de modal split had Freddy Aerts het al eerder. Inzetten op de binnenvaart acht hij heel belangrijk. Gezien de schaalgrootte en de concentratie van de containers op twee plekken, zijn voorbehouden binnenvaartfaciliteiten zeer kansrijk als instrument. De binnenvaartkaien achter de Noordzeeterminal en de Europaterminal zijn nooit gebruikt omdat er kortingen werden aangeboden om te laden en lossen met de grote zeekranen aan de Schelde. Men ziet dan ook een rol voor het Havenbedrijf om de havenconcessies zo te formuleren dat de binnenvaart alle kansen krijgt.

Ook hubs in de haven worden onderzocht om zoveel als mogelijk het leeg rijden te reduceren. Daarnaast is er verder onderzoek naar intermodale verbindingen en diensten. Met de grote concentratie rond Deurganckdok en het nieuwe getijdendok, wordt een grotere frequentie aan bloktreinen een reële mogelijkheid. Ook daarom is de keuze van alternatief 9 een sterke keuze.

Zoals al eerder gezegd moet het concessiebeleid zo goed als mogelijk afgestemd worden op de modalsplitdoelstelling. Er zijn dwingende maatregelen nodig om vrijblijvendheid te vermijden. Verdere maatregelen kunnen op basis van een sensitiviteitsonderzoek worden bepaald. Dat maakt het project resultaatgerichter en het draagvlak met de omgeving groter.

Bij het mobiliteitsonderzoek is nagegaan hoeveel bijkomend verkeer wordt gegenereerd door de extra 7 miljoen containercapaciteit. Het gaat om 5 tot 6 procent. Dat lijkt niet veel. Maar daaromtrent wordt ook uitgegaan van beslist beleid, met onder meer de bijkomende Scheldekruising. In dat verband waren er heel wat ontwikkelingen in het laatste jaar.

2.4.4. Discipline Biodiversiteit

Biodiversiteit speelt ook een rol. Op een kaart staat wat er nodig is aan natuurcompensaties om het alternatief 9 te realiseren (zie slide 23). Er is geprobeerd om de impact op het omliggende gebied zo goed mogelijk in te passen. Daarnaast is er ook boscompensatie. In de Vlakte van Zwiendrecht, in industriegebied stond intussen al een bos en als men dat verwijdert, moet er een nieuw worden aangeplant. Ander element om in acht te nemen, is het hernieuwen van het soortenbeschermingsprogramma. Tegelijk kunnen dan maatregelen worden ingeschreven voor de biodiversiteit. Er is ook nood aan milderende maatregelen voor de verstoring door licht. In de paars ingekleurde Prosperpolder Zuid, een gebied dat eerder al was voorzien en integraal aangekocht door de Vlaamse overheid, wil men eveneens natuurcompensaties realiseren. Tot slot wil men in de Schelde een aantal eilanden bouwen die een habitat kunnen worden voor bepaalde vogelsoorten. Daardoor ontziet men het poldergebied waar voor het ruimtegebruik ook al spanningen zijn. Haven, natuur en landbouw concurreren voortdurend om gebied.

Op de website is het integrale onderzoek en rapport te lezen: <https://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Tussenkomsst van Sas van Rouveroij

Sas van Rouveroij treedt de minister bij als het gaat over de vele grootschalige projecten die de laatste jaren gesneuveld zijn in het moeras van inspraak en rechtspraak. Het decreet Complexe Projecten zou dat enigszins moeten oplossen. De metafoor van de omgekeerde piramide vindt hij goed, net als de duidelijke scheiding tussen inspraak en informatie. De Raad van State moet volgens de minister meer mogelijkheden krijgen om te vermijden dat het individuele belang het algemeen belang gaat schaden om juridische redenen. Wat dat betreft, is hij behoedzamer als het erom gaat aan de Raad van State toe te staan om via een arrest concrete maatregelen vast te leggen ter compensatie van geschonden individuele rechten. Zo krijgt de rechterlijke macht bevoegdheden die toebehoren aan gemeenteraad/schepencollege of Vlaams Parlement/Vlaamse Regering. Er mag geen sprake zijn van een gouvernement des juges. Hij is het er wel mee eens om geen rechtsmiddelen meer in te zetten of het aantal rechtsmiddelen te beperken, eenmaal het voorkeursbesluit is genomen. Men mag dan niet meer verzanden in lange juridische procedures.

Er is extra containercapaciteit nodig. Zoveel is duidelijk. Het gaat om het beheersen van de 'collateral damage' van een dergelijk project. Het ontwerp van voorkeursbesluit voor alternatief 9 heeft het over 'ultralarge containercarriers'. Is de nautische beweging naar het Tweede Getijdendok mogelijk voor de allergrootste containerschepen (20.000 TEU)? Dat is allicht berekend door het Waterbouwkundig Labo in Borgerhout. Sas van Rouveroij vraagt om dit te bevestigen want dat is essentieel om de allergrootste schepen te kunnen binnenhalen.

Wat met de doorrekening van de extra belasting op het wegennet? Is die naar verwachting vrij hoge extra belasting ook doorgerekend voor de R4-West en Oost en de Traktaatweg? De R4 is de ontsluitingsweg voor de Gentse haven en voor de R4-Oost al problematisch te noemen door congestie. Op de R4-West worden alle kruisingen intussen ongelijkgronds gemaakt. Als het wegennet wordt belast richting Traktaatweg, Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen, moet men erop toezien dat projecten die daar lopen niet vertragen. De Traktaatweg is intussen een aantal weken in gebruik als snelweg, ontdubbeld, en hij komt aan ten noorden van Zelzate. Dat is enorm snel gegaan. Dat wegverkeer wordt naar de R4-West geleid. Met extra containercapaciteit komt daar extra verkeer bij. Hoe verhoudt zich dat? Heeft Zeeuws-Vlaanderen dat bekeken? Zijn die standpunten mee verwerkt bij alternatief 9?

Als Oosterweel nog niet volledig is uitgevoerd en de extra containercapaciteit is er wel al, levert dat problemen op? Hoe kan men mitigerend optreden?

De binnenvaart wordt terecht naar voren geschoven als prominente oplossing. De andere havens worden niet genoemd als ontlastingspotentieel voor de Antwerpse haven. Als het niet mogelijk is om terminals tijdig vrij te maken, zou bijvoorbeeld de haven van Gent nochtans een optie zijn als hub voor de binnenvaart. Er lopen enkele projecten die ook al subsidies hebben ontvangen. Is onderzocht wat een meer intensieve beweging tussen die havens kan betekenen voor de extra containercapaciteit, met het oog op een bundeling van de diepzeecapaciteit in Antwerpen en een ontlasting van de terminalactiviteiten richting Gent? Dat zou deels de overbelasting van de E17 tussen Gent en Antwerpen helpen opvangen.

3.2. Tussenkomsst van Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien vindt het gevaarlijk om algemeen belang tegen individueel belang af te wegen. Vaak vinden politici dat wat zij goed vinden het algemeen belang, en wat de burgers goed vinden het individueel belang. Hij gelooft niet in het concept van het algemeen belang. Politiek is voor hem steeds het afwegen van belangen. Men moet afstappen van de werkwijze om wie procedeert tegen het zogenaamde algemeen belang te bestempelen als een misdadiger. In het kader van Oosterweel is duidelijk gebleken dat de actiegroepen initieel als saboteurs werden benoemd terwijl ze geprezen werden voor hun creativiteit en betrokkenheid eenmaal een gezamenlijk proces liep. Het lid hoort steeds meer pleiten voor minder rechtstoegang voor burgers en vraagt om hiermee heel erg voorzichtig te zijn omdat burgers nauwlettend toekijken op het overheidsoptreden. Hij wil daarin het evenwicht behouden. Hij is een absolute voorstander van de nieuwe werkwijze van samenwerking waarbij belangengroepen worden betrokken. Maar een verminderde rechtstoegang van burgers als gevolg hiervan, kan niet volgens hem.

Wat is de verdere timing rond besluitvorming en de eventuele werken? Is er een gezamenlijke planning met de werken rond de ring van Antwerpen?

Het huidige proces is opgestart naar aanleiding van de uitspraken van de Raad van State en de inschatting dat de Europese richtlijnen niet goed werden gevolgd. In hoeverre beantwoordt alternatief 9 aan deze Europese richtlijnen?

De sprong van 7 naar 15 procent spoorvervoer is erg noodzakelijk en ambitieus. Dat vergt investeringen, ook van de NMBS. Zijn daarover al engagementen aangegaan? En zijn hieraan bepaalde voorwaarden verbonden?

Voormalig havenschepen Marc Van Peel stelde in verband met het destijds voorgestelde Saeftinghedok dat dat de laatste uitbreiding zou zijn en dat daarna de ruimte op was. Het in alternatief 9 voorgestelde Tweede Getijdendonk zou nu slechts aan één kant gebruikt worden voor laden en lossen. De kans bestaat dan men enkele jaren later echter ook de andere walzijde in gebruik zal nemen. In hoeverre houdt dit alternatief 9 een belofte in dat er nu voor het ruimtegebruik een evenwicht is gevonden tussen natuur, bewoning, landbouw, haven en industrie? De minister liet ooit al horen dat hij het als een welbepaalde stap beschouwt en dat men wel zal zien wat er binnen twintig jaar gebeurt. In hoeverre wordt een uitspraak gedaan over het toekomstperspectief?

3.3. Tussenkomsst van Annick De Ridder

Annick De Ridder pikt daarop meteen in en zegt dat dit nog niet aan de orde is. Ze gaat ervan uit dat de pendeldiplomatie van de voorbije tijd op zijn minst voldoende draagvlak heeft gecreëerd. Dat vermijdt stellingoorlogen. Ze heeft alvast een positief gevoel bij het project door de brede bevraging en draagvlak. Het is de taak van politici om in het algemeen belang te handelen, en in bepaalde dossiers duiken soms individuele belangen op. Dat betekent niet dat particulieren niet het algemeen belang voor ogen kunnen hebben. Ze gaat er vanuit dat politici denken in functie van het algemeen belang.

Wat mobiliteit en de modal shift betreft, wijst zij op het advies van de stad Antwerpen waarin gevraagd wordt om de maatregelen inzake spoor en binnenvaart voorafgaand of minstens simultaan te ontwikkelen met de uitbreiding. Dat geeft alvast het signaal dat de stad werk wil maken van de modal split en de extra congestie wil vermijden door in te zetten op die alternatieven. Bij het toekennen van concessies kan daar ook rekening mee worden gehouden. Dat de waterbus ingeschakeld wordt voor het personenvervoer en de bereikbaarheid van de haven,

verheugt het lid. Hoe de waterbus, die een succesverhaal is, een rol kan spelen in het beleid voor openbaar vervoer moet nog verder worden besproken.

Zij vraagt tot slot wat de verdere timing is. Kan men op korte termijn nog een ontwerp van voorkeursbeslissing verwachten? Als dat niet zo is dan is er een ernstig probleem en zit men in de congestiezone voor het laden en lossen van containers. Rederijen nemen echter nu al beslissingen voor de volgende jaren. Zodra men de 80 procent capaciteit overstijgt, komt men terecht in een suboptimale werking, stelt Annick de Ridder en dat punt is men nu al voorbij. De beslissing is cruciaal voor de toekomst van de haven.

3.4. Tussenkomsst van Dirk de Kort

Dirk de Kort had gehoopt met de toelichting ook informatie te krijgen over de toekomst van het dorp Doel. De minister had aangegeven dat met alternatief 9 het deels verder kon blijven voortbestaan. Welke voorwaarden zouden daaraan vastzitten?

De ambitieuze doelstellingen inzake modal shift krijgen bijzonder veel aandacht. Hoe denkt men die te realiseren en hoe wordt dat opgevolgd? Zijn de instrumenten daarvoor voorhanden? De juiste intenties kunnen wel aanwezig zijn, maar het is nodig te weten hoe dat in een ruimere Vlaamse context wordt ingepast. Het lid heeft de indruk dat bijvoorbeeld inzake vrachtverkeer elk lokaal bestuur rond Antwerpen zijn eigen oplossingen begint uit te werken: vrachtsluizen, borden met maximum tonnage, camera's enzovoort. Zo worden immers makkelijk inkomsten gegenereerd. Pestmaatregelen kunnen echter niet de bedoeling zijn. Is het niet beter in een uitbreiding te voorzien van de kilometerheffing rond economische kernen en zo de vrachtwagenstromen op een goede manier te geleiden? Kan als flankerende maatregel niet een deel van de opbrengsten van de kilometerheffing gebruikt worden voor de modal shift, met name voor binnenvaart en spoor? Die modal shift is echt noodzakelijk.

Voor het spoor zijn er diverse partners met een rol en verantwoordelijkheid: het Havenbedrijf, Infrabel en de NMBS. Hoe kunnen de Vlaamse doelstellingen gerealiseerd worden? Hoe kan de Vlaamse overheid wegen op de federale besluitvorming inzake Infrabel en NMBS?

Het klimaat en ook het project van de walstroom krijgen een prominente plaats in het project en dat verheugt Dirk de Kort. Regelgeving moet nog worden aangepast, bijvoorbeeld het Elektriciteitsdecreet. Kan dat meer toegelicht worden? Hoe loopt het vrij kostelijke project van de walstroom? Dat heeft een grote impact op de leefbaarheid.

4. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt dat de politiek juist de belangen van de burger verdedigt door het mandaat dat de meerderheid van de burgers geeft om dat te doen. Het is niet de bedoeling van de minister om de rechtstoegang te beperken. Men kan wel alleen nog hoger beroep aantekenen als men ook in het kader van het openbaar onderzoek een bezwaar heeft ingediend. Het gaat de minister er vooral om dat er ofwel een schorsing of vernietiging is of niet. Een tussenvorm is er niet. Waarschuw voor een état des juges en dan verregaande bevoegdheden toekennen aan de rechterlijke macht, strookt niet. De minister vergelijkt met de situatie rond de omzendbrief Peeters, waaraan de Raad van State een interpretatie geeft. De Nederlandstalige kamer van de Raad van State acht de omzendbrief noodzakelijk omdat men met een andere interpretatie de faciliteitengemeenten als de facto tweetalig zou moeten beschouwen. Dat druist in tegen de grondwettelijke indeling in taalgebieden. De tweetalige kamer oordeelt echter dat de omzendbrief haaks staat op de

Grondwet. Ze interpreteert de omzendbrief zo dat een inwoner van een faciliteitengemeente om de vier jaar kan aangeven welke zijn taalaanhorigheid is. Dat gaat zeer ver en men treedt in de plaats van de uitvoerende en zelfs de wetgevende macht, met de beoordeling van de intentie van de wetgever destijds.

Met betrekking tot de beroepshoedanigheid inzake grote projecten vindt de minister het ook veel te binair. Ofwel worden fouten vastgesteld in het kader van de procedure en dat is niet zo onwaarschijnlijk gezien de complexiteit van die procedure. Dan meteen overgaan tot vernietiging is niet redelijk. Er moet proportionaliteit zijn in de eigen rechtspraak. Die geldt vooralsnog wel in de beoordeling van bepaalde beslissingen van de uitvoerende macht. Als er een belang geschonden is, moet dan een investeringsproject – dat gedragen wordt door een parlementaire meerderheid en – dat het algemeen belang moet dienen, volledig teruggefloten worden? Volgens de minister moet dan eerder bijgestuurd worden om het alsnog te laten doorgaan.

Het dorp Doel is zeker een sleutel in het hele verhaal. Er wordt door alternatief 9 op zijn minst een oplossing dichterbij gebracht met een combinatie van de leefbaarheid en het voortbestaan van Doel, met een beperkte impact op natuur en mobiliteitsoplossingen. In hoeverre doorvoer richting hinterland nodig is, is nog maar de vraag. Het vergt heel wat 'transshipment'. Van de extra containercapaciteit gaat ongeveer de helft nooit de weg op en is bestemd voor doorvoer naar andere havens. Voor Doel zijn er nog geen pasklare oplossingen maar men wil dat verder in consensus invullen. Iedereen is het erover eens dat er niet wordt teruggedaan naar de situatie vóór 1998. Het zal nooit meer hetzelfde dorp zijn van toen, maar als men Doel een toekomst wil geven zal er nog altijd een deel bewoning zijn. De verdere invulling zal fasegewijs gebeuren met een gelijkaardige inspraakprocedure met zoveel mogelijk betrokkenen.

5. Antwoorden van Freddy Aerts, aanvullingen van de minister en replieken van de leden

Freddy Aerts stelt dat men voor het Tweede Getijdendok simulaties heeft uitgevoerd met nog grotere schepen dan de schepen die nu op de Schelde varen. Er zijn schepen gesimuleerd tot 430 meter en iets breder. Schepen groter dan 20.000 TEU passen erin. Kapiteins van de rederij MSC vinden een ingang van 250 meter nodig. Voor de simulatie werd gebruikgemaakt van een ingang van 350 meter om marge te hebben om de bocht vlot te kunnen nemen. De simulaties gebeurden in het Waterbouwkundig Labo met een commissie van vier eminente loodsen. Er is ook gesimuleerd met in- en uitgaande schepen om de complexiteit van de ingang aan het Deurganckdok in te calculeren. Men mag gerust zijn: dat is in orde.

Bij publicatie van de tussennota is een adviesronde gehouden. Ook Zeeland heeft gereageerd met vragen over de Traktaatweg. Die zijn allemaal beantwoord in een bijeenkomst. In de laatste adviesronde hebben ze geen verdere vragen bezorgd. De Traktaatweg was eerder een lokale verbinding die intussen een snelweg is geworden. Er is nog enig debat over de aantakking van de tweemaal twee-Traktaatweg op de E34: als dusdanig of als tweemaal één. Eigenlijk gaat het over welke overheid – de Vlaamse of de Nederlandse – wat betaalt.

Minister *Ben Weyts* heeft hierover gediscussieerd met de Nederlandse overheid. Het gaat om een verhaal van cofinanciering. Vlaanderen heeft ook al Nederlandse infrastructuur gecofinancierd, onder meer de sluis van Terneuzen. In dat geval is cofinanciering eigenlijk een understatement. Wederkerigheid is dus evident. Het is voor zowel Vlaanderen als Nederland van belang want zoniet zal er een terugslagfile op Nederlandse bodem ontstaan en zijn ook hun investeringen zinloos geweest. In het laatste overleg verklaarde Nederland zich principieel bereid tot cofinanciering. De concrete realisatie moet nog verder besproken worden.

Freddy Aerts belicht de impact op de R4-Oost en West. Het Toekomstverbond en het radicaal haventracé verschuiven vooral verkeer van de E17 naar de E34 en het noorden van Antwerpen. De impact moet nog verder worden bekeken. Het hinterland is niet meegenomen omdat men vooral aandacht heeft geschonken aan de impact van de 7 miljoen containers in het havengebied en de directe omgeving (conform de richtlijnen van dienst MER). Hoe krijgt men dat extra verkeer op het hoofdwegennet? De impact op het Europese hoofdwegennet is niet meegenomen.

De Gentse haven gebruiken als ontlastingshaven voor de binnenvaart voor Antwerpen past in de ambitie om rond Antwerpen hubs te hebben waarbij binnenvaart de lading kan consolideren zodat het aantal containers op een binnenvaartschip zo groot mogelijk is. Dat zijn er voorlopig nog 30, en men wil evolueren naar 40. Hij ziet er geen beletsel in, maar zelfs eerder een opportuniteit dat de havens van Gent en Vlissingen dienst doen als consolidatiepunt. Er is ten behoeve van die clustering een subsidieprogramma van De Vlaamse Waterweg, waarvoor jaarlijks 9 miljoen euro is ingeschreven. Dat moet dienen om de extra kost voor consolidatie te compenseren.

Minister *Ben Weyts* denkt dat er in een eerste oproep sprake was van 6 miljoen euro en in de tweede van 9,5 miljoen euro. De bedoeling is om containers en goederen te clusteren om die vervolgens te vervoeren via het water of het spoor. Dat moet de hinterlandconnectiviteit via spoor en water verbeteren. Zo voorziet men een zogenaamde melkronde per spoor in de Antwerpse haven om op verschillende locaties goederen op te pikken en samen te brengen op één locatie om ze vervolgens geclusterd te ontsluiten. De tweede oproep loopt.

Sas van Rouveroy beaamt dat juist de exportkracht van de haven van Antwerpen een goede positie biedt in de internationale containermarkt. In het exporteren van containers kunnen de hubs zoals de haven van Gent actief een rol spelen, aangezien zij industrieel actief zijn.

Minister *Ben Weyts* voegt toe dat de projectoproepen en budgetten voor alle Vlaamse havens gelden.

Freddy Aerts zegt dat voor de timing het de ambitie is om het voorkeursbesluit eind april of begin mei 2019 aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Dat zit op schema. De Vlaamse Regering zou dan de principiële goedkeuring moeten geven in november 2019. Ongeveer een maand daarna, na raadpleging van de Raad van State, volgt dan de finale validatie, eind 2019. De volgende stap is dan de uitwerkingsfase, die ongeveer anderhalf jaar duurt. Voor een aantal deelprojecten kan er al parallel worden gewerkt en kan de voorbereiding gebeuren. Zo kan men als de projectbeslissing er is, halverwege 2020 meteen aan de slag. Vervolgens is er de doorlooptijd van de projecten, zo'n twee tot drie jaar gemiddeld. Het gaat altijd om gefaseerde werken, die vaak toelaten al een deel van bijvoorbeeld een dok in werking te stellen.

Wat betreft de samenloop met de Oosterweelwerken, antwoordt hij dat de extra containercapaciteit die men voor ogen heeft, er niet allemaal ineens zal komen. Ook dat verloopt gefaseerd, parallel met de werken. Het is niet mogelijk zich vast te pinnen op een datum van wat er al dan niet eerst moet zijn. In de uitwerkingsfase heeft men wel een zicht op welke nieuwe containercapaciteit extra verkeer genereert en dan kan men afleiden welke aanpassingen er tijdig nodig zijn om de verkeersafwikkeling vlot te laten verlopen. Dat wordt allemaal gedetailleerd meegenomen in de projectuitwerkingsfase. Er moet ook 15 miljoen kubieke meter grond afgevoerd worden. Dat genereert nog extra projecten, ook met andere partners, in de Schelde en Westerschelde en mogelijk aan de kust. Men probeert minimaal ruimte in de polder in te nemen, maar de grond moet ergens heen. Men denkt onder meer aan het deel van de Schelde opwaarts van Antwerpen dat vanzelf

al verdiept is. Met Nederland is er een goede samenwerking en het is mogelijk om diepe putten in de Westerschelde te vullen. De gesprekken met Nederland lopen.

Minister *Ben Weyts* stipt aan dat het inbreidingsdeel met de Europaterminal en de Noordzeeterminal op veel kortere termijn voor extra capaciteit kan zorgen.

Freddy Aerts stelt dat het anderhalf jaar duurt om tot een projectbesluit te komen. Dat kan een wijziging inhouden van ruimtelijke bestemming en een onteigeningsplan indien nodig. Een bouwvergunning moet dan volgen. Het Noordelijk Insteekdok heeft al de juiste bestemming en dan kan dat traject korter zijn. De ambitie is om parallel met het vastleggen van het voorkeursbesluit in april-mei, ook een ruimtelijk traject op te starten over de bestemming van Doel en de andere betrokken dorpskernen.

Annick De Ridder wil vriendelijk maar toch met aandrang vragen dat de Vlaamse Regering zou beslissen eind april, liever dan begin mei.

Freddy Aerts beschouwt het als een vriendelijke vraag en apprecieert die vriendelijkheid bijzonder, maar hij wijst erop dat hij ook in een reële wereld leeft. Hij zal er alles aan doen om eind april te halen.

Met betrekking tot het tweezijdig dok is er voorlopig op een eenzijdig dok capaciteit ingetekend die de containerbewegingen in Antwerpen op 22 miljoen brengen, maritiem en binnenvaart samen. De Europaterminal is initieel gebouwd voor 600.000 containers en haalt nu 1,9 tot 2 miljoen containers. Aan de kaai is niets veranderd, maar de capaciteit is meegegroeid, door gebruik te maken van grotere kranen, schepen en dergelijke. De capaciteit van een terminal hangt af van veel factoren: de kraancapaciteit, de 'dwell time' van de container op de terminal, van de systemen waarmee containers worden verzet enzovoort. Meer informatie over de berekeningen vindt men op de eerder genoemde website. Over 20 jaar zullen dergelijke technieken wellicht toelaten om de capaciteit nog verder te verhogen met dezelfde oppervlakte. De vraag luidt dan hoeveel capaciteit er daar bovenop nog nodig is in de toekomst en dat is niet te voorspellen. De spreker denkt dat men wel even verder kan, gezien de algemene groei van de Europese economie.

Wouter Vanbesien begrijpt dat de economische inschatting moeilijk is maar hij doelde veeleer op de ruimtelijke oefening. Het Antwerpse Havenbedrijf heeft op zeker ogenblik het signaal gegeven dat er na de uitbreiding geen verdere vraag om uitbreiding meer zou komen. Hij begrijpt dat de voorstellen, zoals ze nu voorliggen, de mogelijkheden openlaten.

Freddy Aerts zegt dat de uitspraak dat dit de laatste havenuitbreiding zou zijn, gebeurde in het kader van het Saeftinghedok. Bij de bouw daarvan zou gans Linkerscheldeoever ook effectief ingenomen zijn. Met alternatief 9 blijft er nog ruimte over, waarmee hij niet wil gezegd hebben dat die plaats zal ingenomen worden voor havenactiviteiten.

Wat betreft mobiliteit en investeringen in spoor zijn er al proactief inspanningen gebeurd op Linkerscheldeoever, oppert *Freddy Aerts*, met onder meer de Liefkenshoekspoortunnel (en prefinanciering van de Vlaamse overheid voor een snellere bouw ervan). Er is nog heel wat capaciteit beschikbaar in die tunnel. Rond het Deurganckdok zijn heel wat spoorbundels gebouwd en ten westen van het Verrebroekdok is een ruimte voorzien om een laad- en losbundel te maken voor het Deurganckdok. Parallel met de R2 liggen er 14 sporen die grotendeels leeg staan. Het plaatsen van spoormateriaal is derhalve geen punt. Er zullen ook nog laad- en losbundels nodig zijn op de terminal zelf en er zullen aansluitingen moeten komen. Voor de exploitatie ervan rekent hij op de slagkracht van het Havenbedrijf. Dat moet ervoor zorgen dat de treinen sneller en vlotter rijden tussen de bedrijven.

Annick De Ridder bevestigt dat men voor het Railportdossier volop in onderhandeling is met Infrabel en federale instanties. Dat is een belangrijk aandachtspunt.

Freddy Aerts zegt dat de kennis over de Europese regelgeving en de Habitatrichtlijnen intussen volop aanwezig is, ook binnen de administratie. Het ontwerp van voorkeursbesluit is ermee in overeenstemming. Het grote, paarse gebied op slide 23 heeft alleen tot doel de kiekendief van voedsel te voorzien. Er zitten intussen vijf of zeven koppels op Linkerscheldeoever. De ambitie, gerelateerd aan de Vlaamse doelstellingen, is er zo'n 33 paar te hebben. Dat lijkt vrij ruim. In 2020 worden die gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen onder de loep genomen om te bekijken of dat realistische aantallen zijn. Intussen wordt op de ingekochte gronden in teelten voorzien die de vogels van voedsel voorzien. Ook voor de rugstreeppadden wordt infrastructuur voorzien, met onder meer tunneltjes. Elf vogelsoorten zijn volgens de Europese richtlijn beschermd en meer dan 50 zijn interessant voor het gebied.

Parallel met het ontwerp van voorkeursbesluit wil men aan de Vlaamse Regering een soort startbeslissing voorleggen over een ruimtelijk traject van wat er met de site Doel kan gebeuren opdat de investering haar doelstelling maximaal haalt. Er wordt ook rekening gehouden met het feit dat er bewoning nodig is, recreatieve en horecafuncties en ondersteuningsfuncties voor de haven. De erfgoedwaarden kunnen blijven. In klooster en kerk en de grote gebouwen kunnen eventueel kantoren voor de haven worden ondergebracht. Er zijn synergieën mogelijk om zo tot een akkoord te komen.

Het meten van de modal shift begint bij de cijfers en metingen die er al zijn. Voor de sturing verwijst hij naar de concessies die het Havenbedrijf kan hanteren, en de voorwaarden die eraan gekoppeld worden.

Dat gemeenten in de situatie een moneymaking machine zouden zien door het plaatsen van ANPR-camera's en het uitschrijven van boetes, vindt de spreker kort door de bocht. In de haven van Gent zijn koppelingsgebieden ontwikkeld. Er is bewoning die van oudsher last ondervindt van de haven en de industrie. In samenspraak met de bevolking en onder leiding van de gouverneur is gezocht naar oplossingen, waaronder vrachtwagensluizen met ANPR-camera's. Lokale vrachtwagens kunnen door naar lokale vestigingen, maar wie het hoofdwegennet wil ontwijken, niet. Dat levert in elk geval positieve ervaringen op. Dergelijke ingrepen zijn nodig om het draagvlak in de omliggende gemeenten zoals Beveren en Melsele te behouden. Het is beter mee te denken met de lokale besturen die oplossingen zoeken voor de overlast. De dubbele kamstructuur in het actieprogramma is een eerste aanzet. Dat zal aansluiten op maatregelen die in Antwerpen gelden qua verkeersafwikkeling. Dat Beveren tot dezelfde vervoerregio als Antwerpen behoort, helpt om goede afspraken te maken.

In het Havenbedrijf is één medewerker voltijds bezig met het dossier walstroom. Het Departement MOW is daar niet direct mee bezig. Het is het Havenbedrijf dat de middelen en de mogelijkheden om het project te realiseren zoekt.

Een aanpassing aan het Elektriciteitsdecreet is een suggestie om drempels voor walstroom te elimineren.

6. Bijkomende replieken

Sas van Rouveroij beaamt dat de concessieovereenkomsten het middel bij uitstek zijn om de modal split te bevorderen en dat de Antwerpse haven dat juridisch perfect kan uitwerken. Punt is evenwel dat de modal split in de voorwaarden verwerkt wordt, met sancties als hieraan niet wordt voldaan. Het vergt dan moed om die sanctie ook uit te voeren, stelt het lid. In Gent werkt men met minimum overslagwaarden voor diepzeekaaien. De logica is dan een overslag te doen met schepen met voldoende diepgang. De middelen van de gemeenschap, die zijn geïnvesteerd, moeten terugverdiend worden. De sanctie die in de concessies is ingeschreven, leidt vaak tot discussie en blijkt moeilijk inbaar. De havens willen immers de relatie met gebruikers intact houden. Het is dus niet zo eenvoudig.

Dat Freddy Aerts geen uitspraken doet over de R4-Oost en West, begrijpt hij, maar hij hoort wel dat de extra capaciteit vooral op de E34 zal worden gezet en minder op de E17. Dat brengt de R4-Oost en West weer in het gezichtsveld. Hij vraagt daarom aan de minister om werk te maken van het streefbeeld van R4-Oost en West en dus elke gelijkgrondse kruising weg te werken. Zo kunnen beide ringwegen opgewaardeerd worden tot volwaardige snelwegen of wegen van categorie primair 1.

Dirk de Kort vindt ambitieuze doelstellingen voor de modal split prima, maar is ervan overtuigd dat op het vlak van vervoer ruimer moet worden gekeken, naar bijvoorbeeld internationaal vervoer. Daarvoor moet men weten hoe het vervoer per spoor en binnenvaart nog bevorderd kunnen worden. Dat vergt ook aanpassing van onder meer de cabotageregels op Europees niveau.

Wat betreft de kilometerheffing voor vrachtwagens werd altijd gepleit voor de toepassing op een beperkt wegennet. Maar in de toekomst lijkt het toch aangewezen om dat uit te breiden. Dat moet een betere sturing van vrachtwagens mogelijk maken.

Annick De Ridder stelt dat die oefening zeer delicaat is en grondig is gevoerd, rekening houdend met bijvoorbeeld concurrentiekracht en omgeving. Dat zonder meer uitbreiden, acht ze niet wenselijk, al moeten dorpskernen zeker ontlast worden.

Lies JANS,
voorzitter

Renaat LANDUYT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MSC	Mediterranean Shipping Company
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NOx	verzamelnaam voor stikstofverbindingen
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit = twintigvoetscontainer