C138 – OPE12

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2006-2007

20 maart 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voortbestaan van het dorp Doel 1
Met redenen omklede moties 14

Vraag om uitleg van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de studie van het project Seine-Schelde-West 14

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek naar een remedie tegen spoorvorming 17

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de reductie van emissies in het vrachtverkeer door het inzetten van langere zwaardere vrachtwagens (LZV's) 18

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voortbestaan van het dorp Doel

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is al een tijdje geleden dat ik een interpellatie over Doel hield. Soms moeten we een dossier immers laten rusten, maar vandaag is het belangrijk om opnieuw een duidelijke stand van zaken te krijgen.

Mijnheer de voorzitter, ik wil het hebben over de positie van mijn partij tegenover dit dossier, over de evolutie van het dossier en over de huidige stand van zaken, want daaraan zijn een aantal pertinente vragen verbonden.

Ik wil graag starten met het schetsen van het kader waarbinnen mijn partij dit dossier al meer dan tien jaar bekijkt. Wij hebben altijd vanuit een ecologisch principe gezegd dat er grenzen zijn aan wat de mens en het milieu aankunnen, dat er grenzen zijn aan de ontwikkeling van de haven, aan de industrie en aan de mobiliteit in en rond Antwerpen. Dat basisprincipe hebben we altijd gehanteerd sinds het dossier over het Deurganckdok en de toekomst van Doel in 1995 op tafel kwam. Onze houding is altijd dezelfde gebleven. We hebben dus altijd gezegd dat een hele reeks infrastructuurwerken, zoals het Deurganckdok, een tweede toegangssluis voor de Linkeroeverhaven, een spoorwegtunnel, kunnen gebeuren binnen die grenzen. Ik vind het belangrijk dat u dat nog eens verneemt, mijnheer de minister.

Wij hebben ook altijd gezegd dat de Antwerpse haven op Linkeroever, de Waaslandhaven, kan groeien, zowel voor wat de watergebonden aspecten betreft als voor wat de industriegebonden aspecten betreft, maar binnen de grenzen van wat in 1995 aan opgespoten gronden aanwezig was. In september 1995 was er sprake van meer dan 800 hectare ooit opgespoten poldergronden die door de haven waren ingenomen. Ons basisprincipe is altijd geweest dat de haven zich kan ontwikkelen op die gronden.

Als derde punt hebben we gezegd dat het Deurganckdok er kan komen op voorwaarde dat er garanties zijn voor Doel. Die positie hebben we ingenomen sinds september 1995. Vandaag, twaalf jaar later, zeggen we nog steeds hetzelfde.

Ik bekijk nu even de evolutie van het dossier. Tussen 1995 en 1999 hing de toenmalige regering het principe aan dat het Deurganckdok er zou komen, maar ten koste van Doel. Die houding culmineerde uiteindelijk in een beslissing die genomen werd vlak voor de verkiezingen van 1999. In mei 1999 werd het gewestplan goedgekeurd waarin Doel definitief werd geschrapt als woonzone en een haventoekomst kreeg. Doel bestond met andere woorden niet meer op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit was een beslissing van de regering onder leiding van minister-president Van den Brande en met de ministers Baldewijns en Stevaert.

Wij hebben altijd gezegd dat de beide, het Deurganckdok en Doel, perfect verzoenbaar zijn. We hebben een lange politieke strijd gevoerd. In 1999 werd een regeerakkoord gesloten dat bepaalde dat het Deurganckdok kon worden gebouwd, maar dat er ook garanties moesten zijn voor Doel. In de regeringsbeslissing van 19 mei 2000 werd geopteerd voor een tijdelijk behoud van het dorp Doel en bij mijn weten werd sindsdien nog geen andere beslissing genomen. In de beslissing staat, in verband met de dorpskern Doel, dat tot de datum van de aflevering van een bouwvergunning voor een tweede getijdendok, de leefbaarheid van Doel wordt gegarandeerd. Dat was het standpunt van de vorige Vlaamse Regering. Er werd dus een dubbelbesluit genomen om aan de ene kant de haven te ontwikkelen en aan de andere kant de tijdelijke leefbaarheid van het dorp Doel te garanderen tot het ogenblik dat er een bouwvergunning is voor het Saeftinghedok.

De ene kant van dat dubbelbesluit werd uitgevoerd. Wij hebben er zelfs loyaal en correct aan meegewerkt, denkt u maar aan het goedkeuren van het Nooddecreet. We vonden het nodig om dat decreet goed te keuren, want eens begonnen, moesten we ervoor zorgen dat voort kon worden gewerkt. Door het niet goed te keuren, zouden er te veel schadevergoedingen betaald moeten worden. We hebben onze politieke verantwoordelijkheid genomen. Het ene deel van het akkoord werd dus uitgevoerd: de ontwikkeling van de haven, inclusief de gefaseerde ontwikkeling en de strategische plannen.

Voor het andere deel, het tijdelijke behoud van het dorp Doel, de leefbaarheid en het woonrecht, is er altijd sprake geweest van een ongelooflijke obstructie. Ik kan verwijzen naar de houding van de maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied, de haven, de beheerder van de gronden. Ik kan ook verwijzen naar wat de intercommunale van het Land van Waas heeft gedaan inzake de verplichting tot huisvesting. Alles werd gedaan om het tijdelijk woonrecht onderuit te halen. Ook een deel van

de administratie van het voormalige AWZ heeft niet altijd zijn deel gedaan.

Zeker sinds mei 2003 werd niets meer gedaan voor de uitvoering van het tweede deel, het tijdelijk woonrecht. Ondanks de pogingen van de sociaal bemiddelaar en vooral van degene die instond voor het opbouwwerk, om de tijdelijke leefbaarheid te garanderen, heeft men er alles aan gedaan om het tweede deel niet uit te voeren. Sindsdien is er sprake van een sluipende moord op Doel, ook door de Vlaamse Regering die in 2004 werd aangesteld.

Het eerste deel van het dubbelbesluit, namelijk de ontwikkeling van de haven op de Linkerscheldeoever, is dus uitgevoerd, maar men heeft alles gedaan om het tweede deel niet uit te voeren.

Mijnheer de minister, u hebt vandaag een vergadering gehad waarop beslist is dat Doel volledig moet verdwijnen. In het kader van het uitdoofbeleid van de woonkern van Doel hebt u wellicht een aantal beslissingen genomen die binnenkort zullen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Gedurende vier à vijf jaar is ervoor gezorgd dat het dorp leegbloedde. Er mochten geen nieuwe mensen meer komen wonen en de huizen liet men moedwillig verkrotten, met als gevolg dat nu vele huizen leegstaan. Vandaag hebt u wellicht een formeel politiek akkoord bereikt dat alle leegstaande huizen moeten verdwijnen. Binnenkort zullen alleen de huizen die vandaag nog bewoond zijn en de historische gebouwen – de kerk, het Hooghuis en de windmolen – bewaard blijven. Er worden geen nieuwe mensen meer toegelaten. Dat betekent dat u een puur uitdoofscenario inzet terwijl nog steeds de beslissing geldt dat het dorp Doel blijft bestaan tot er een bouwvergunning is afgeleverd voor het tweede dok bovenop Doel.

Het dubbelbesluit ging uit van enerzijds de ontwikkeling van de haven en anderzijds het tijdelijke behoud van Doel. Intussen heeft deze Vlaamse Regering beslist om de bulldozers te laten uitrukken en ongeveer alle woningen die niet langer bewoond zijn of waarvan de ramen zijn ingeslagen, te laten verdwijnen. Binnenkort kunnen de afbraakfirma's van start gaan. Het gevolg daarvan is dat een aantal beschermde gebouwen en de huizen van hardliners die daar tegen beter weten in blijven wonen, zullen blijven staan terwijl daar nooit een dok zal komen.

De Vlaamse Regering zal hard moeten werken wanneer ze wil dat er jaarlijks 7 miljoen containers worden behandeld in het Deurganckdok. Iedereen weet dat dit de limiet is van wat dat gebied aankan op het vlak van milieu en mobiliteit. Er zal hard moeten worden gewerkt om die 7 miljoen containers aan te kunnen. De ontwikkeling verloopt trager dan voorzien. Bovendien moeten die containers kunnen worden vervoerd via het spoor, de weg en de binnenvaart. Dat ging immers niet via e-mail of via de pijpleiding.

Ik verkondig het al meer dan twaalf jaar, en de feiten geven me steeds vaker gelijk dat de ecologische grenzen van dat gebied zijn bereikt en dat er dus geen Saeftinghedok meer bij kan komen. Dat zou nog eens 10 miljoen extra containers betekenen. Intussen is ook duidelijk dat de ontwikkeling trager verloopt. Ik zie wat er gebeurt in Kruibeke. Een deel van het zand voor de bouw van de ringdijk in Kruibeke moet komen van het Deurganckdok. Die werken liggen al maanden stil, want er is geen zand omdat er niet verder worden gewerkt aan het Deurganckdok. Er wordt niet verder gewerkt omdat de ontwikkeling veel trager verloopt dan voorzien. De groei verloopt dus niet zo snel als was voorspeld. Bovendien bevindt het gebied zich op de grens van wat het aankan. En dan heb ik het nog niet over de milieueffecten van eventueel bijkomende industrie.

Het gevolg van dit alles is dat het dorp Doel met nog een paar bewoonde huizen en drie beschermde monumenten in een polderlandschap zal blijven bestaan. Er zal nooit sprake zijn van een Saeftinghedok. Mijnheer de minister, het uitdoofbeleid waar u nu al drie jaar aan werkt, en dat vandaag wellicht zal culmineren in een pure afbraak, is niet nodig. Er komt immers geen tweede dok.

We hebben in deze commissie ondertussen de discussie omtrent de trafiekcijfers van de Antwerpse haven al gehad. Bij de ontwikkelingen die we daar kunnen zien, kan men vragen stellen of de voorspellingen van indertijd nog altijd geldend zijn en of men die nog kan doortrekken naar de toekomst. Met andere woorden: moet er naast het Deurganckdok nog iets anders gerealiseerd worden?

Indertijd kon het Deurganckdok niet rap genoeg gerealiseerd worden, vandaar het Nooddecreet. Vandaag gaat het op vraag van de haven wat trager. Dat zal niet zonder toeval zijn. Op zich is dat allemaal niet zo erg. Het Deurganckdok mag voor mijn part zo snel mogelijk gebouwd worden, wij zijn daar niet tegen. Er zijn een aantal afspraken gemaakt, en die moeten goed uitgevoerd worden. De containers moeten goed weggevoerd worden en er moet een goed mobiliteitsbeleid gevoerd worden, maar dan stopt het. Het Deurganckdok en het dorp Doel kunnen perfect samen blijven bestaan. U hebt ondertussen de beslissing genomen dat het dorp moet verdwijnen, of in het beste geval een soort van tweede Lillo zal worden, met een kerk, een Hooghuis, een molen en enkele restaurants erbij.

Ik kom opnieuw tot de pertinente vraag waar alles rond draait: komt er nog een tweede getijdendok in Doel? U

zult waarschijnlijk verwijzen naar het strategisch plan. Dat is in 1995 aangekondigd, herhaald in 1999, in 2004 weer aangekondigd, en ondertussen is er niets veranderd. Het Waasland blijft even dichtgebouwd als voorheen, de oppervlakte blijft even groot en het aantal containers blijft even groot. We zitten sowieso op de fysieke grenzen van dat gebied. We hebben geen dure studies nodig om aan te tonen dat we boven de 7 miljoen containers er niet nog eens 10 miljoen van het Saeftinghedok bij kunnen krijgen. We moeten daarvoor gewoon gaan kijken en de huidige toestand extrapoleren.

Is het het standpunt van de Vlaamse Regering dat er grenzen zijn aan de ontwikkeling van de Linkeroeverhaven en dat er geen tweede containerdok komt? Of wacht u nog eens een of andere studie af die zal aantonen dat we op de grenzen botsen? Moet heel het dorp Doel verdwijnen voor een dok dat er toch niet komt? Als het toch moet verdwijnen, om welke reden? Als men het dorp toch weg wil, is het omdat men er andere zaken mee wil doen. Wil men daar bijvoorbeeld nog industriegebied bij maken? Wil men daar totaal nieuwe petrochemische bedrijven inplanten, bovenop de grote concerns die er al zijn? Die mogen er voor mijn part blijven als ze zich aan de milieuvergunningen houden. Wil men daar nog eens 300 tot 500 hectare geven aan een nieuwe petrochemische reus uit China of uit India? Waarom moet dat dorp in godsnaam verdwijnen als er toch geen getijdendok komt en we toch fysiek aan de grenzen zitten van wat het gebied aan mobiliteit aankan?

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Ik ga heel wat dingen die de heer Stassen naar voren heeft gebracht, niet herhalen om het debat wat sneller te laten vooruitgaan. Hij heeft enkele waarheden gezegd. Op sommige vlakken kan ik hem gelijk geven. Hij heeft het daar misschien moeilijk mee. Ik ben goed geflankeerd door de heer Penris, van Waasland-Rechteroever, die me vandaag zeker niet zal tegenspreken.

Mijnheer de minister, u hebt zeer recentelijk, samen met minister Keulen, bevoegd voor wonen, een aantal uitspraken gedaan. De belangrijkste uitspraak is dat u het woonrecht zou verlengen in Doel tot 31 augustus 2009. Zoals de heer Stassen reeds naar voren heeft gebracht, heeft een van de vorige Vlaamse Regeringen op 19 mei 2000 beslist dat er een permanent woonrecht zou zijn tot op het ogenblik dat er een bouwvergunning voor het Saeftinghedok zou worden afgeleverd. Ik ga de discussie niet openen over of er nu een Saeftinghedok komt of niet. Ik denk dat u daar zelf niet op kunt antwoorden. Ik heb in het verleden uw voorgangers in de Vlaamse Regering, minister Van Grembergen en minister Keulen, verschillende keren ondervraagd over het fameuze woonrecht, over de uitholling van het retrocessierecht enzovoort. Vandaag moeten we dat opnieuw doen, want wat is op dit ogenblik het prangendste probleem in Doel? Het woonrecht: hoelang, in welke omstandigheden en volgens welke kwaliteitsnormen. U hebt een uitspraak gedaan over een woonrecht tot en met 31 augustus 2009. Dat is volgens ons in tegenstrijd met de beslissing van de Vlaamse Regering van 19 mei 2000, waarin wordt gerefereerd aan het afleveren van een bouwvergunning.

Wat is woonrecht? In het licht van het feit dat de Vlaamse overheid toch wel wat centen heeft gestoken – namelijk ongeveer 40 miljoen euro – in het verwerven van woningen en gronden in Doel, en gezien het feit dat men ook een paar miljoen euro heeft geïnvesteerd in het aanleggen van een leefbaarheidsbuffer van ongeveer 20 meter hoog – die nog niet zo lang geleden is voltooid – enkel om de leefbaarheid van het dorp op dit ogenblik te garanderen, heb ik daar mijn vragen bij. Als de Vlaamse overheid minstens tussen de 40 en 50 miljoen euro gaat investeren in een Doel dat zogezegd ten dode zou zijn opgeschreven of dat in elk geval per definitie ten dode zou worden opgeschreven volgens uw recente uitspraken per 1 september 2009, stel ik me vragen in hoeverre de Vlaamse overheid, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap als goede huisvaders zijn opgetreden. Temeer, zoals de heer Stassen terecht opmerkt, daar de Vlaamse overheid met alle partners op het terrein, meer bepaald de intercommunale, de maatschappij, de gemeente Beveren – en op die gemeente leg ik de nadruk – er alles aan heeft gedaan om het woonrecht in Doel onmogelijk te maken.

Er is in feite een langzame wurggreep uitgevoerd. Er zijn dossiers blijven liggen van mensen die kandidaat waren om in Doel woningen te huren of te betrekken. Ze hebben die mensen stokken in de wielen gestoken, enkel en alleen met de bedoeling om het aantal inwoners in Doel drastisch naar beneden te krijgen.

De leegloop van Doel is momenteel gestopt. Het aantal vaste inwoners – ik heb het dan niet over de krakers en illegalen – is in januari 2007 in vergelijking met januari 2006 status-quo gebleven. Als mijn cijfers kloppen, zijn er nu drie inwoners minder dan in 2006.

De verschillende overheden hebben zeer weinig initiatieven genomen om het patrimonium van Doel te vrijwaren, waar toch enkele tientallen miljoenen euro's in zijn gestopt. Er is wel voorzien in minimale tegemoetkomingen voor vormen van renovatie van woningen, voor het herstellen van woningen. Dat bedrag is echter zo laag dat de woningen gedoemd zijn om op korte tot middellange termijn niet meer te voldoen aan de voorwaarden uit de Wooncode, en dus onbewoonbaar zullen worden verklaard.

Mijnheer de minister, deze situatie moet stoppen. Het is nog niet zeker of er een nieuw dok komt. De bouwver-

gunning is zeker nog niet afgeleverd, bij mijn weten is ze zelfs nog niet aangevraagd. Waarom wordt dan nu een beslissing genomen tot en met 31 augustus 2009? U zult misschien denken dat u dan niet meer op deze stoel zult zitten en daarom schuift u de hete aardappel door, maar zo werkt het niet. Het dossier is zwaarwichtig genoeg en de toestand in Doel heeft lang genoeg geduurd.

De mensen op het terrein die verantwoordelijkheid moeten opnemen, gaande van het gemeentebestuur tot alle partners die meespelen, moeten door de Vlaamse overheid eindelijk op hun plichten worden gewezen. Ik refereer ook aan de antwoorden – u kunt die er in de Handelingen op nalezen – van zowel voormalig minister Van Grembergen als van minister Keulen in verband met de uitholling van het retrocessierecht. Er is toen gezegd dat er op het terrein duidelijk een foute interpretatie aan werd gegeven, maar er is niets aan gedaan. Men heeft alles op zijn beloop gelaten. Er moet nu duidelijkheid en rechtszekerheid komen voor de mensen in Doel.

Mijnheer de minister, u hebt in het verleden gesproken over 'het besliste beleid'. Wilt u daarvan afstappen? Bent u bereid om de beslissing van 19 mei 2000 te respecteren? Overweegt u alsnog om woonrecht te garanderen tot de verlening van een eventuele volgende bouwvergunning voor een eventueel dok bovenop Doel? Op welke manier komt u aan de datum van 31 augustus 2009, als dat niets te maken heeft met de wisseling van legislatuur? Welke argumenten hebben daarin meegespeeld? De Vlaamse Regering heeft bij de beslissing in verband met het woonrecht in 2000 initiatieven genomen inzake opbouwwerk. Onder meer omwille van problemen met veiligheid heeft de opbouwwerker vorig jaar de werkzaamheden gestopt. Hij is er niet meer, werkt er niet meer. Bent u bereid om nieuwe impulsen te geven aan het opbouwwerk?

De burgemeester van Beveren – een goede partijgenoot van u, en u waarschijnlijk niet helemaal onbekend, hij is trouwens kandidaat bij de volgende verkiezingen voor uw partij in Oost-Vlaanderen – is vorig jaar in overleg met het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (ICW) en de maatschappij een sloopactie begonnen van leegstaande woningen. De opruiming van afgebroken woningen laat echter zeer te wensen over. Bent u bereid om op zeer korte termijn de nodige initiatieven te nemen om de woonkwaliteit in het centrum van Doel te behouden voor die woningen die nog de nodige kwaliteit hebben en om de woonkwaliteit te verbeteren van die woningen die dringend aan renovatie toe zijn?

De voorzitter: De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met betrekking tot het polderdorp Doel heb ik in het verleden ook steeds mijn inbreng gedaan. Vandaag is het zo dat ongeveer 100 percent van het onroerend goed in Doel in handen is van het Vlaamse Gewest, op twaalf huizen na. Dat betekent dat het Vlaamse Gewest eigenlijk bezitter is van het dorp Doel, dat het Vlaamse Gewest op elk moment kan handelen als eigenaar van een huurpand en met de nodige wettelijke vooropzeg de huurders kan opzeggen.

Spirit en ikzelf zien dus niet in waarom dat dorp een uitdoofscenario opgelegd krijgt. Op 19 mei 2000, na een lange discussie in dit parlement naar aanleiding van de leefbaarheidsstudie van Doel, kwam men tot de slotsom dat Doel maar weg moet als het Saeftinghedok er komt en er een woonrecht wordt gegarandeerd tot op het ogenblik dat een bouwvergunning voor dat dok wordt afgeleverd. Dat was het standpunt van de vorige Vlaamse Regering.

Men ging er toen van uit dat het wellicht tot in 2007 zou duren om de voorbereidingen voor de totstandkoming van het Saeftinghedok af te werken. Ondertussen ziet de toestand er wat anders uit. Het Deurganckdok wordt slechts voor 10 percent van zijn capaciteit gebruikt. Als het voor de volle 100 percent zou worden gebruikt, dan zal het vervoer in het Waasland volledig vastlopen. Laten we ons dus toeleggen op het gebruik van het Deurganckdok en op maatregelen die de mobiliteit in de regio garanderen. En laten we Doel niet opofferen voor een dok dat er alleszins nog niet en misschien zelfs nooit zal komen. De havenkapitein van Antwerpen heeft gezegd dat het Saeftinghedok voorlopig niet nodig is.

In heel West-Europa wordt bijkomende containercapaciteit gecreëerd. In de havens van Le Havre, Duinkerke en Zeebrugge is dat zo. In Zeebrugge is een kade van 6 kilometer beschikbaar, maar er wordt slechts 2 kilometer gebruikt. In Vlissingen biedt men containercapaciteit aan. Hetzelfde gebeurt in Rotterdam, aan de oostkust van het Verenigd Koninkrijk, in de monding van de Thames en in Noord-Duitsland, in Bremerhaven en Hamburg. Antwerpen heeft zijn stuk van de taart echt wel gekregen. Die taart zal men ook onder andere spelers moeten verdelen, wat verklaart waarom het Saeftinghedok wellicht niet nodig zal zijn.

Een wethouder van Rotterdam zegt dat het dorp Pernis voor de haven van Rotterdam een troef is: hij heeft het over 'een volkomen aanvulling'. Een dorp in de haven kan. Er moet dan wel een GRUP worden opgemaakt waarin een nieuw concept 'dorp in de haven' wordt gecreëerd. Dat zou een win-winsituatie opleveren voor het dorp én de haven. Allerlei samenlevingsexperimenten worden mogelijk, onder meer op het vlak van wonen. In Vlaanderen is meer dan 75 percent van de woningen in privéhanden. Als Doel een huurdorp wordt, zijn daar woonexperimenten mogelijk.

Doel is dus zeker geen dorp dat van de kaart moet worden geveegd. Ik heb collega's ooit horen zeggen dat 'die hoop stenen' daar al lang weg had moeten zijn. Doel is maar een hoop stenen als men er een hoop stenen van maakt, en dat laatste gebeurt als men de sloophamer hanteert. De Intercommunale Land van Waas doet dat, nadat de woningen in de categorieën A, B of C zijn ingedeeld. Ik zou eens graag onderzoeken hoe de intercommunale te werk gaat. Er is veel fout gelopen. Ik weet niet of de intercommunale Land van Waas in opdracht van de eigenaar van de panden, het Vlaamse Gewest dus, als een goede huisvader handelt. Dat mag worden onderzocht, ook al omdat het retrocessierecht wordt uitgehold.

We weten niet of het Saeftinghedok er komt of niet. Wat is de inschatting van de minister? Hoe ziet hij de totstandkoming ervan? Vlaanderen is eigenaar van bijna alle woningen in Doel. Zou het niet kunnen om Doel volgens de wettelijke normen en termijnen volledig te ontruimen als dat nodig zou zijn? We moeten evenwel goed beseffen dat er grenzen aan de groei zijn. Men kan een dok bouwen, maar de mobiliteit mag niet in het gedrang komen en de kosten-batenanalyse moet kloppen. Containertrafiek brengt niet heel veel werkgelegenheid met zich mee. Containertrafiek zorgt voor werkgelegenheid voor kraanmannen en vrachtwagenchauffeurs. Waar de containers worden gestript, is veel werkgelegenheid, en dat gebeurt dikwijls niet in ons land. De handelsrelaties zijn belangrijk, ik begrijp dat wel. Toch heb ik spijt over wat er met Doel gebeurt.

Ik wil de minister daarover enkele vragen stellen. Komt het Saeftinghedok er? Wanneer zal dat gebeuren? Is het niet mogelijk om een win-winsituatie voor het dorp en de haven na te streven? In Doel zouden veel havenarbeiders kunnen wonen. Bewoners van Doel zijn weggetrokken, en anderen zijn in de plaats gekomen. Dat heeft natuurlijk te maken met de omgevingsfactoren die er zijn gecreëerd. Daaruit afleiden dat er dan helermaal geen dorp meer moet zijn, is voor mij een brug te ver.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit de vertogen van de collega's blijkt duidelijk dat onzekerheid troef is in dit dossier. Niemand weet nog of het dorp een toekomst heeft, welke toekomst het dorp heeft en of men nog een toekomst aan het dorp wil geven.

In juridische zin is de enige regeringsbeslissing die momenteel van belang is, de beslissing van 19 mei 2000, waarin een woonrecht werd toegekend. In die beslissing stond letterlijk: "In de woonkern Doel wordt de woonkwaliteit en de woonzekerheid via het tijdelijk bewoningsrecht bestendigd tot de datum van aflevering van een bouwvergunning voor een tweede getijdendok in het kader van de gefaseerde ontwikkeling van het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied."

Mijnheer de minister, die beslissing werd gevolgd door een beslissing in 2001, waarin tijdelijk woonrecht werd toegekend tot 2007. Men achtte het immers niet nuttig om vóór 2007 al een bouwvergunning aan te vragen voor het Saeftinghedok, laat staan om die vergunning al af te leveren. In juni 2006 hebt u gezegd dat u een uitdoofscenario zou bepleiten en u zich zou houden aan het woonrecht tot 2007, waarmee u de regeringsbeslissing van 19 mei 2000 even hebt genegeerd. U stelde toen dat het vanaf 2008 gedaan is, dat het woonrecht niet wordt verlengd. Vanaf 2008 houdt het woonrecht op te bestaan. Recent kwam u terug op die uitspraak door te zeggen dat het woonrecht toch zal worden verlengd tot augustus 2009.

Mijnheer de minister, dit getuigt van wispelturigheid en willekeur. In 2006 zeggen dat het woonrecht niet wordt verlengd en dat het vanaf 2008 ophoudt met bestaan, om enkele maanden later, begin 2007, te zeggen dat het woonrecht toch wordt verlengd tot augustus 2009, heeft veel weg van improvisatie. Ik denk dat u de toekomst van het hele gebied moet laten afhangen van de bijkomende studies die momenteel worden gevoerd in het kader van het strategisch plan. Momenteel loopt de procedure voor een plan-MER voor het strategisch plan voor heel de Linkerscheldeoever, voor heel de Waaslandhaven, waarin verschillende scenario's naast elkaar worden bestudeerd.

Mijnheer de minister, ik heb er naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof over het Deurganckdok al op aangedrongen om niet alleen een plan-MER los te laten op de verschillende scenario's voor de toekomst van het Linkerscheldeoevergebied, maar om tevens een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken. De collega's hebben er al op gewezen dat zelfs als het Deurganckdok succesvol wordt en we binnen afzienbare tijd de bijkomende trafiek van 7 miljoen containers kunnen verwezenlijken, het maar de vraag is of een Saeftinghedok de aangezogen trafiek kan doorzetten naar het achterland. Misschien komt binnenkort het moment dat de wal het schip zal keren en we moeten vaststellen dat extra trafiek niet langer een weg kan vinden naar het achterland. Dat punt zou wel eens dichterbij kunnen zijn dan we denken. U weet dat het leeuwenaandeel van de containers die ook in het Deurganckdok worden gelost, allemaal naar de andere kant van de Schelde zullen moeten via de nieuwe Oosterweelverbinding. De capaciteit is niet onbegrensd. We kunnen wel dromen van een gunstige modal shift in de richting van meer milieuvriendelijke vervoerswijzen. We kunnen wel dromen dat de binnenvaart een aandeel van 60 percent voor zijn rekening zal nemen en dat het aandeel van het spoor zal opklimmen tot 20 percent, maar dan nog is er een enorme druk op de weginfra-

structuur. Die weginfrastructuur krijgt nu al te maken met een enorme congestie. Als die congestie nog groter wordt, dan betekent die uiteraard een enorme kostenpost voor de rest van de industrie en een enorme vertraging voor alle andere gebruikers van de weginfrastructuur. We hebben dus niet enkel nood aan de plan-MER, maar tevens aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de verschillende ontwikkelingsscenario's van het Linkerscheldeoevergebied.

Mijnheer de minister, in het kader van het strategisch plan voor het Linkerscheldeoevergebied, moet er ook respect worden gevraagd voor de Europese richtlijnen inzake natuurbehoud. U weet dat er in het gebied verschillende Habitat- en Vogelrichtlijngebieden liggen: de poldergebieden en de estuariene natuur vallen onder die bescherming. Europa vraagt ons om instandhoudingsdoelstellingen uit te werken en om concreet aan te geven hoeveel ruimte voor welke habitat nodig is om de kwetsbare planten- en diersoorten in het gebied in stand te houden. Dat betekent ook dat er vanuit de natuursector een zekere ruimteclaim zal blijven bestaan op de poldergebieden in en rond Doel.

Ik wil aandringen op duidelijkheid. Ik hoop dat er nu eens klare wijn wordt geschonken. Ik denk dat het strategisch plan dat in opmaak is, die klare wijn zou kunnen schenken. Dat wordt het moment voor de Vlaamse Regering om een duidelijk onderbouwde beslissing te nemen over de toekomst van heel het gebied.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb eerst een voorafgaande opmerking. Ik merk de houding op van de Vlaams Belangfractie – die dus ook de uwe is, mijnheer Penris – en het is af en toe bijna komisch om vast te stellen dat er toch wel sterke verschillen in zitten.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik was niet van plan om tussen te komen. Ik denk dat mevrouw De Ridder niet goed heeft geluisterd. Ze vindt de tussenkomst van de heer Wymeersch komisch. De vraag is of ze hier was toen mijnheer Wymeersch het woord voerde. Ik zal u straks het woord vragen om mevrouw De Ridder van antwoord te dienen. Ik denk dat ze beter tijdig aanwezig zou zijn en goed zou luisteren naar wat wij zeggen over bepaalde onderwerpen, voor ze zich verspreekt en verslikt.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Wymeersch, ik heb nooit gezegd dat ik uw tussenkomst komisch vond, wel de situatie in haar geheel.

De heer Frans Wymeersch: Mevrouw De Ridder, u moet goed luisteren. Ik heb u niet onderbroken en u dus het woord niet afgenomen. Ik heb niet gezegd dat u hebt gezegd dat u mijn tussenkomst komisch vond. De heer Penris heeft u van antwoord gediend. Ik weet niet of we fysiek op elkaar lijken, maar onze stem en ons accent zijn toch een beetje verschillend.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik zal niet nog eens riskeren het woord afgenomen te worden.

Anno 2007 is Doel niet meer wat Doel was anno 1997. De situatie, de bewoning en de hele context zijn veranderd. De bewoners zijn van een heel andere allure – en ik wil me hier niet uitspreken in de ene of de andere richting. Ik vind het goed dat de Vlaamse Regering het gebruiksrecht heeft verlengd, want er werd nog geen beslissing genomen over de eventuele toekomst van een Saeftinghedok. De heer Martens verwees terecht naar beslissingen van de Vlaamse Regering in het verleden, waarbij een woonrecht werd toegekend in afwachting van een eventuele beslissing over of een vergunning voor het Saeftinghedok.

De kernvraag luidt: komt de havenuitbreiding er op die plaats en al dan niet in de vorm van een Saeftinghedok? Verschillende zaken zijn daarbij van belang, zoals de plan-MER of een eventuele haalbaarheidsstudie, waarnaar al werd verwezen. Mijn vragen sluiten aan bij de vragen die ik in dit Vlaams Parlement al heb gesteld, maar ook bij de vragen die ik stelde in de gemeenteraad van Antwerpen. We merken dat het Deurganckdok inderdaad nog niet volledig afgewerkt en nog niet volledig operationeel is.

Uit verschillende bronnen blijkt dat de bouw zeker in 2010 af zal zijn en dat het dok volledig gevuld en operationeel zal zijn in 2012-2013. Met de discussies in het achterhoofd die in dit parlement werden gevoerd, zoals die over de Scheldeverdieping – die al voor mijn komst hier aan de gang waren –, lijkt de tijd rijp om een beslissing te nemen of om met de voorbereiding daartoe te starten.

Ik spreek me niet uit, noch in de ene, noch in de andere richting. Ik vraag gewoon, zowel hier als op het lokale Antwerpse niveau, dat dringend wordt gestart met de haalbaarheidsstudie. Men zal immers meerdere jaren bezig zijn met studeren voor er een beslissing wordt genomen. Ook de directeur van het Havenbedrijf en de Antwerpse schepen bevoegd voor de haven, spreken zich op dit moment niet uit, maar ze zijn ook vragende partij voor de uitvoering van een haalbaarheidsstudie.

En zo zijn we bij de werkelijke kern van de zaak gekomen: de rechtszekerheid. Ik kan goed begrijpen dat de betrokkenen rechtszekerheid willen. Wie zijn huis vier of vijf jaar geleden heeft verlaten, ziet dat de mensen die er nu wonen, keer na keer een verlenging krijgen. Wat is de uiteindelijke uitkomst van dit dossier?

Die mensen vragen zich wellicht af of ze in de tijd hun woning voor niets hebben verlaten.

Mijnheer de voorzitter, ik heb dus twee kernvragen. De eerste betreft de haalbaarheid van het Saeftinghedok. Ik wil me niet uitspreken in een bepaalde richting, ik vraag enkel duidelijkheid. Ik vraag dus aan de minister om de haalbaarheidsstudie op te starten. Die zal niet kaderen in de kortetermijnvisie of middellangetermijnvisie van zijn actieplan, maar wel in zijn langetermijnvisie.

Een tweede kernvraag betreft de mobiliteit. Voor men begint te denken aan een Saeftinghedok, moeten andere dringende problemen van het Havenbedrijf worden opgelost. Ik denk onder meer aan de tweede spoorontsluiting en aan de Liefkenshoekspoortunnel. Uiteraard kan het niet dat nog eens 7 miljoen extra containers over de weg worden gestuurd als gevolg van de bouw van zo'n dok.

Mijnheer de minister, ik vraag dus duidelijkheid en een haalbaarheidsstudie.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me een beetje aan bij wat de heer Martens heeft gezegd. Ik heb op 20 september 2006 een vraag gesteld over grote infrastructuurprojecten/risicobeheer, en met name over de toepassing van de maatschappelijke kosten-batenanalyse of de zogenaamde MKBA. De minister heeft toen geantwoord dat men dat systeem bij een aantal infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid wil implementeren.

Mijnheer de minister, mijn vraag is heel kort. Wat is de huidige stand van zaken voor de toepassing van de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Dit is de enige vraag die ik heb in opvolging van de schriftelijke vraag die ik indertijd heb gesteld en die opnieuw heel actueel is.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik dacht dat de vraag ging over het voortbestaan van het dorp Doel. Zolang het dorp voortbestaat, moeten we zien dat het voortbestaat in de best mogelijke en best denkbare omstandigheden. Dat was ook de teneur van de tussenkomst van de heer Wymeersch.

We hebben vorige week de minister gehoord. Hij heeft heel duidelijk gezegd dat hij wil vermijden dat Doel, of wat ervan overblijft, verglijdt in een soort Bronx. We moeten ervoor zorgen dat we geen Far Westtoestanden krijgen. De heer Wymeersch wees terecht op het feit dat het dorp op dit moment voor een stuk wordt 'geïnvaseerd' door illegalen, door krakers, door mensen die op een illegale manier water en elektriciteit aftappen. Als u en ik dat doen, komen we direct voor de rechtbank. In dat dorp kan blijkbaar alles, zonder dat federale instanties ingrijpen. Op zich is dat reeds een heel merkwaardig feit. We moeten onze verantwoordelijkheid als politici opnemen.

In Vlaanderen zijn we bevoegd voor de naleving van de Wooncode. Ik stel vast dat in mijn commissie steeds met veel lof wordt gesproken over de inspectie die toeziet op de naleving van die Wooncode. Die inspectie gaat overal op pad en stelt in een aantal steden schrijnende gevallen van overtredingen van de Wooncode vast en geeft daaraan de gepaste gevolgen, behalve in Doel. In Doel wordt de Wooncode niet nageleefd. En laat ons maar eerlijk zijn: er is geen inspectie, maar er is ook geen sprake van het opnemen van verantwoordelijkheid door degene die met het beheer van het resterende patrimonium belast is: wijzelf. Laten we onze verantwoordelijkheid opnemen. Dat was de bekommernis die de heer Wymeersch tot uiting heeft gebracht. Als u, mevrouw De Ridder, dat een komische bekommernis vindt, laat ik dat volledig voor uw rekening.

Een aantal collega's vroegen zich af of Doel nog een toekomst heeft in het licht van een mogelijke uitbreiding van havenfaciliteiten of van industriële faciliteiten op Linkeroever. Ik hoorde de heer Stassen zeggen dat hij hoopt dat er zich geen grootindustrie uit China of Indië komt vestigen. 'Eigen volk eerst', mijnheer Stassen, ik ben blij dat u het licht hebt gezien.

Is er nood aan een Saeftinghedok hic et nunc? We weten allemaal dat dat niet het geval is. We weten ook dat het Deurganckdok weliswaar succesvol is, maar niet – we zijn daar eerlijk over – de bezettingsgraad heeft die het had kunnen hebben. En waarom is dat het geval? Omdat wij als Vlamingen te bescheiden zijn geweest met onze eisen inzake de poort. De Schelde had op dit moment al verdiept moeten zijn. Wij zijn daarin te terughoudend en te minimalistisch geweest. Ook uw fractie, mevrouw de Ridder, is ons niet gevolgd toen wij pleitten voor een verdieping tot 14 meter. Dit werd een aantal jaren geleden reeds gevraagd door de scheepvaartsector. Ook uw fractie heeft het mogelijk gemaakt dat het overleg met Nederland te lang duurde, zo lang zelfs dat de verdieping die er nu had moeten zijn, er nog altijd niet is.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Penris, ik heb geen enkele uiteenzetting komisch genoemd. Wat me echter stilaan begint te storen, is dat het Vlaams Belang in verschillende dossiers een ander standpunt inneemt naargelang het milieu waarin het zich bevindt. Zo pleit u in de haven voor het Saeftinghedok terwijl de hoogeëerde heer Wymeersch in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement absoluut tegen het Saeftinghedok pleit. Hetzelfde geldt voor de luchthaven van Antwerpen. Tegen de bewoners zegt u dat u tegen de

luchthaven bent en in de gemeenteraad en in het Vlaams Parlement bent u voor.

De heer Jan Penris: Dat pik ik niet. Ik wil dat dit uit het verslag wordt geschrapt want dat is een pertinente leugen. Als dat het enige argument is dat u nu nog hebt, dan bent u bijzonder zwak.

Mevrouw Annick De Ridder: Het stoort me verschrikkelijk dat u als enige partij die niet in de meerderheid zit, voortdurend en in welk midden dan ook kunt verklaren wat u wilt, terwijl die uitspraken haaks staan op elkaar. En daar blijf ik bij.

Als we over die 14,5 meter hadden moeten onderhandelen met Nederland, dan hadden we nog altijd geen verdieping gehad, en dan was er ook in 2007 geen enkele spade de grond in gegaan. Ik hoop dan ook dat u beseft dat die 13,10 meter een consensus is, die hopelijk een einde maakt aan deze situatie die nu al tien jaar aansleept. Met uw 14,5 meter was u geen stap verder geraakt in heel het Scheldedossier.

De heer Jan Penris: Mevrouw De Ridder, wat uw uitspraak over de luchthaven betreft, daag ik u uit me mee te delen waar wij aan de bevolking zouden hebben gezegd dat we tegen de luchthaven zijn. Zo niet vraag ik dat die uitlating uit het verslag wordt geschrapt. U bent hier pertinent aan het liegen, mevrouw De Ridder.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik zal getuigen oproepen.

De heer Jan Penris: Mevrouw De Ridder, ik daag u uit. Vanavond om zes uur komt de raad van bestuur van het Havenbedrijf bijeen.

U vraagt dat we een haalbaarheidsstudie over het Saeftinghedok laten uitvoeren. Ik denk dat we daarvoor niet moeten wachten op de Vlaamse Regering. U en ik hebben als bestuurder in het Havenbestuur onze verantwoordelijkheid. U bevindt zich echter in een comfortabele meerderheidspositie. Wanneer u straks aan het Havenbestuur vraagt om die studie te laten uitvoeren, dan ontslaat u de minister van heel wat werk en van een pak kosten. Op lange termijn kan het Havenbedrijf daar nog voordeel bij hebben. Voor het overige hoop ik dat de uiteenzettingen niet al te komisch overkomen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Het is niet de eerste keer dat we het hier over Doel hebben. Het is een delicaat dossier dat al verschillende legislaturen meegaat. Vandaag is het heel belangrijk dat er duidelijkheid en rechtszekerheid komt voor al wie nog in Doel woont.

Ik hoop dat iedereen in deze commissie inziet dat er bepaalde beslissingen genomen moeten worden. Het tijdelijk woonrecht liep af op 31 december 2006. Dat is een beslissing die in het verleden is genomen. Iedereen is het ermee eens dat we Doel niet kunnen laten verworden tot de Bronx van het Waasland. Dat was en is nog steeds een reëel gevaar.

Vrijdag zal ik een besluit voorleggen aan de Vlaamse Regering, die daarover zal beslissen. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Een aantal journalisten hadden gevraagd wat er deze voormiddag werd voorbereid en waarover er werd vergaderd. De heer Stassen is daar blijkbaar heel goed over ingelicht. Elke ministerraad wordt goed voorbereid, en daartoe beleggen we vooraf de nodige vergaderingen.

Ik zal mede een antwoord geven namens minister Keulen. Het woonrecht is immers zijn bevoegdheid. Wanneer u daar dus schampere opmerkingen over maakt, mijnheer Martens, dan moet u die in principe niet alleen aan mij maar ook aan andere collega's richten. Dat was u wellicht uit het oog verloren.

We moeten deze situatie met de nodige rust bekijken en een aantal beslissingen nemen. Een van die beslissingen betreft het tijdelijk woonrecht voor wie daar nog woont.

Mijnheer Stassen, de trafiekontwikkeling van en naar het Deurganckdok verloopt normaal. In 2006 werd ongeveer 800.000 TEU (Twenty-foot equivalent unit) in het dok behandeld. Bij de prille opening van het dok werd daar maandelijks minder dan 20.000 TEU behandeld. Vanaf februari 2006 namen de volumes snel toe om sinds mei 2006 te stabiliseren op ruim 80.000 TEU per maand. Dit is een goed resultaat voor een juist ter beschikking gestelde infrastructuur.

De overgeslagen volumes bestaan deels uit nieuwe trafieken, deels uit trafieken die van andere voor congestie gevoelige terminals werden verschoven. De verschuiving van sommige trafieken sluit aan bij een normale bedrijfseconomische optimalisatie van de ingezette middelen door de terminaloperator.

Het is zonder meer duidelijk dat één jaar een veel te korte periode is om vergaande conclusies te trekken. Voorbeelden van andere havens tonen aan dat de invulling van een nieuwe behandelingsstructuur vaak een kwestie is van een wat langere termijn.

Voor een correcte interpretatie van de invulling van het dok moet gewezen worden op het feit dat de volledige westzijde van het Deurganckdok in eerste instantie was toegewezen aan een combinatie Hessenatie/MSC. Indien, zoals oorspronkelijk voorzien, de westzijde van het Deurganckdok als semi-dedicated MSC-terminal was uitgebouwd, zou het dok vandaag al op ongeveer 50 percent van zijn capaciteit draaien.

Het Havenbedrijf heeft belangrijke financiële inspanningen geleverd om onder andere de kaaimuren van de oorspronkelijke Hessenatie- en Noord Natie-terminals aan de zuidzijde van het Delwaidedok te renoveren. Deze renovatie had tot doel de bestaande infrastructuur op de rechteroever blijvend te valoriseren en de ruimteproductiviteit gevoelig op te drijven. Deze werken in combinatie met de bijkomende investeringen van de terminaloperator hebben de capaciteit van beide terminals opgedreven van ongeveer 2,4 miljoen TEU tot ruim 3,5 miljoen TEU vandaag. Dit heeft tot gevolg dat er op korte termijn meer strategische reservebehandelingscapaciteit aan het Deurganckdok beschikbaar is. Dit is ontegensprekelijk op lange en halflange termijn een belangrijke strategische troef voor de haven van Antwerpen.

De overgeslagen volumes per terminal aan het Deurganckdok lagen voor het eerste jaar in lijn met de ingebruikname van andere volcontainerterminals in het recente verleden. In het licht van deze vergelijking kunnen de resultaten van het eerste jaar als meer dan bevredigend worden beschouwd.

De capaciteit van het Deurganckdok werd destijds bij aanvang op basis van de toenmalige productiviteitsmaatstaven en gangbare behandelingstechnieken ingeschat op ongeveer 2,5 miljoen TEU. Mede door herschikkingen van lay-out en de introductie van nieuwe terminalbeheersystemen is de uiteindelijke behandelingscapaciteit verder opgedreven tot meer dan 6 miljoen TEU. In 2006 werd bijgevolg reeds 13,3 percent van de totale behandelingscapaciteit ingevoerd.

Mijnheer Stassen, u vraagt naar de stand van zaken ten aanzien van de volledige afwerking van het Deurganckdok. De bouw van de kaaimuren inclusief het laatste droge grondwerk is sinds het voorjaar van 2006 voltooid. Het dok is voor twee derde vrij gebaggerd. Aan de westzijde is er ongeveer 1660 meter kaaimuurlengte beschikbaar, aan de oostzijde ongeveer 1375 meter. De fasen 1 en 2 van de baggerwerken zijn voltooid. Dit deel van het Deurganckdok is intussen operationeel. De baggerwerken voor de laatste fase zijn gestart op 24 februari 2007. Het baggerwerk in het Deurganckdok moet normaal gezien tegen eind maart 2008 beëindigd zijn.

Op dat ogenblik zal er aan de westzijde 2460 meter ter beschikking zijn en aan de oostzijde 2175 meter. De werken aan de spoorzaten voor de westelijke spoorontsluiting van het Deurganckdok werden gestart in november 2006. Daarna begint Infrabel vanaf midden februari 2007 met de eigenlijke spooraanlegwerken. In datzelfde pakket grondwerken zit ook de aanleg van de spoorzaten van de bundel Arenberg vervat. De oostelijke spoorontsluiting is uitgevoerd inclusief de Liefkenshoekspoorbundel. De werken van de westelijke wegontsluiting van het Deurganckdok werden gestart in november 2006 en zullen midden 2007 afgerond worden. De andere wegenwerken zijn uitgevoerd.

In mei 2005 werd gestart met de opvulling van het Doeldok. De demping vordert met circa 1 meter per maand en is afhankelijk van de baggerwerken in het Deurganckdok. De dwarsdam komt sinds januari 2006 boven het wateroppervlak uit en de leefbaarheidsbuffer tussen de westelijke terminal van het Deurganckdok en het centrum van Doel werd gerealiseerd in 2005.

Op 20 januari 1998 telde de dorpskern van Doel 645 inwoners. Op 31 januari 2007 woonden volgens het bevolkingsregister van de gemeente Beveren in de dorpskern van Doel nog 216 inwoners. Dat is dus een daling met 67 percent. Van die 645 oorspronkelijke inwoners wonen er nu nog maar 77. Met andere woorden, 568 van de oorspronkelijke Doelenaars uit de dorpskern hebben Doel intussen verlaten. Op 20 januari 1998 waren er in de dorpskern van Doel 255 bewoonde percelen waarvan 228 eigendom van particulieren. 216 van deze percelen in particuliere eigendom werden in de daaropvolgende jaren in der minne verworven. Op dit ogenblik zijn dus nog slechts twaalf woningen in de dorpskern van Doel geen eigendom van de Maatschappij voor Grond-, Industrialisatie- en Havenbeleid van de Linkerscheldeoever.

De situatie in Doel in 2007 is dan ook niet meer te vergelijken met die van 2000. Samen met de afname van de bevolking is ook het verenigingsleven en de lokale middenstand uit het dorp zo goed als verdwenen.

De versnelde verkrotting van een aantal gebouwen ten gevolge van leegstand, vandalisme en illegale bewoning noodzaakten in 2006 tot de afbraak, om veiligheidsredenen en op bevel van de burgemeester, van 42 gebouwen in de dorpskern van Doel. Er wordt voorzien dat in 2007 in totaal nog eens 120 verkrotte gebouwen, gelegen in de dorpskern van Doel, zullen worden afgebroken. In de dorpskern van Doel bevinden zich eveneens een aantal historische gebouwen en sites waar u naar hebt verwezen, en sites waarvan het aangewezen is om bewarende maatregelen te nemen in afwachting van een definitieve bestemming in het kader van het momenteel in opmaak zijnde plan-MER, waar de titel u van bekend is. U hebt verwezen naar de windmolen op de dijk, de kerk, het Hooghuis, de pastorij en het kerkhof.

Wat betreft het Saeftinghedok, zal de vraag naar de bouw van het dok afhangen van de verdere groei van de containeroverslag in de haven van Antwerpen. Daaromtrent zullen, tenzij het havenbedrijf zelf initiatieven neemt, door ons te gepasten tijde initiatieven worden genomen en de noodzaak voor nieuwe infrastructuur zal op dat moment met de nodige kennis van zaken overwogen worden.

De beslissing die vrijdag voorligt, heeft als bedoeling in eerste instantie duidelijkheid te bieden over degenen die daar op legale wijze wonen, waarvan het zakelijk woonrecht afloopt of is afgelopen en waar we een op-

lossing moeten aan geven. Na overleg is ervoor geopteerd om het zakelijk woonrecht te verlengen tot 31 augustus 2009. De reden daarvoor is niet politiek: er is met de ambtenaren, de betrokken instanties en de gemeente Beveren overleg geweest over met welke termijn men op een redelijke manier, rekening houdende met de mensen die daar wonen, dat recht kan verlengen. Men is na een discussie uitgekomen op die datum.

Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik ga niet vooruitlopen op een beslissing van de Vlaamse Regering vrijdag. Het is heel duidelijk dat minister Keulen en ikzelf pleiten voor het verlengen van het zakelijk recht. Er wordt een datum voorgesteld. Wat betreft de discussie over wat er nu allemaal is beslist, heb ik het verloop voor me: 20 januari 1998, 24 juli 1998, 19 mei 2000 en 27 april 2001. Het minste dat kan worden gezegd, is dat de situatie van het dorp Doel op een vrij snelle wijze is ontwikkeld en dat is niet alleen de laatste twee of drie jaar zo. Het is heel belangrijk om duidelijkheid te geven. Ik ga er ook van uit dat vrijdag de ministerraad een beslissing zal nemen die zij meent te moeten nemen en waar ik niet op vooruit loop. U kunt me daar volgende week opnieuw over ondervragen.

De vraag van de heer Peumans over de maatschappelijke kosten-batenanalyse is iets ruimer. U hebt me terecht geciteerd, zeggende dat die maatschappelijke kosten-batenanalyse zeer belangrijk is. Bij elke grote infrastructurele operatie, zoals mogelijk het Saeftinghedok, passen we dat toe.

De voorzitter: Deze heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de periode 1995-1999, is er over een aantal fases beslist door minister Baldewijns, de regering-Van den Brande en minister Stevaert. Men had op een bepaald ogenblik meer dan een meter studies daarover. Die studies bevatten een hele reeks voorspellingen. Een daarvan was het aantal containers. Het ging over iets meer dan een derde van wat vandaag als redelijk wordt aangenomen dat men aankan.

Er werd gezegd na een dikke studie van een bureau, dat er geen mobiliteitsproblemen zouden komen door de ontwikkeling van het Deurganckdok, en dat de infrastructuur die op dat ogenblik aanwezig was, en die ongeveer dezelfde is als vandaag – de Liefkenshoektunnel was er toen ook al en er was ook nog geen grote ring tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel – dat allemaal aankon. In dat kader hebben wij altijd gezegd: binnen het opgespoten gedeelte van de haven mag u doen wat u wilt, als u de leefbaarheid van Doel maar organiseert. Daar hadden we heel wat studies over.

Waarom vertel ik dat? Omdat er vandaag waarschijnlijk opdracht zal worden gegeven om drie meter studies te maken over het Saeftinghedok, waarin een hele reeks zaken zullen worden aangetoond en waarvan de feiten zoveel jaren later zullen bewijzen dat ze niet kloppen. U geeft nu cijfers over de ontwikkeling van het Deurganckdok. Ik weet met welke argumenten men vanuit het Havenbedrijf en de administratie bij ons is komen lobbyen om het Nooddecreet zo snel mogelijk goedgekeurd te krijgen. Het kon niet rap genoeg gaan. Men wist bijvoorbeeld niet wat er met de grond zou moeten gebeuren. Er is in allerijl een oplossing gezocht via de groeve van Steendorp, waar de grond naartoe moest gaan. Er moest een deel gebufferd worden in Kruibeke in afwachting van de bouw van de potpolder. Nu ligt de potpolder stil omdat er geen grond is. Men kan of wil niet doorwerken aan de bouw van het Deurganckdok. Heel de ontwikkeling die toen voorspeld was in 1 meter studies, is in de feiten helemaal anders geholpen.

Ondertussen heeft men wel één ding gedaan, en dat maakt me politiek en als mens zo kwaad: men heeft wel doorgewerkt aan het ontmantelen van een dorp waarvan het niet nodig is dat het verdwijnt. Eens een dorp weg, krijgen we dat nooit meer terug. Iedereen wist dat er heel veel twijfels over waren of het dorp wel weg moest, zij het voor de containers van het Saeftinghedok, zij het voor een of ander groot nieuw greenfield van een groot petrochemisch bedrijf. Dat wisten de mensen die nadachten ook.

Wij hebben toen heel erg onze nek uitgestoken, en ik ben daar nog altijd fier op. We hebben twee zaken aan elkaar gekoppeld: enerzijds de ontwikkeling van de haven binnen de afspraken die we toen hebben gemaakt en waar we ons aan gehouden hebben, en anderzijds de bescherming en de leefbaarheid van het dorp Doel. Voor dat tweede – en ik wik mijn woorden – is er geen bal gebeurd. Het is een wonder dat er nog mensen in dat dorp wonen. In de periode tussen 1998 of 2000 en nu, heeft men er alles aan gedaan om dat dorp te laten verdwijnen. Er is geen liter verf geschilderd op een huis om dat in stand te houden, laat staan een klein beetje onderhoud gedaan. Het is zelfs erger: men heeft zeer bewust deuren en ramen opengezet. Dat is niet gebeurd door kwajongens, dat is gebeurd door mensen in dienst van lagere overheden. Vandaag stelt u dan vast dat er huizen verkrot zijn, maar het is een wonder dat er nog huizen staan, want men heeft de huizen zes jaar leeg laten staan. Nu laat u de bulldozers uitrukken.

Mijnheer De Cock, u kunt wel zeggen wat spirit wil, maar vrijdag zal spirit moeten tegenhouden wat er op de Vlaamse Regering zal worden voorgesteld, namelijk dat er geen tijdelijk woonrecht meer bij gegeven zal worden. Alleen de mensen die er wonen in huizen die onder wooncode 1 vallen, zal men laten wonen. Al de anderen zullen weg moeten, en de andere huizen zullen moeten worden afgebroken. Dat betekent dat in de loop van dit jaar misschien nog een vijfde van de huizen

niet afgebroken zal zijn. Doel zal een spookdorp worden. U verwijst naar de Bronx en een aantal samenlevingsproblemen. Wij hadden voorgesteld om een samenlevingsopbouwwerker aan te stellen, maar men heeft alles gedaan om die tegen te werken. Er werd in geïnvesteerd, maar er werd langs alle kanten tegengewerkt. Het gevolg is dat in het dorp binnenkort bulldozers zullen uitrukken.

Ik kan voorlezen uit de beslissing die vrijdag zal worden genomen. Het komt erop neer dat de leegstaande of leegkomende woningen niet meer voor bewoning of welkdanig gebruik ook ter beschikking worden gesteld na 31 december 2006. Er komt niemand meer bij. Als er niet geïnvesteerd wordt, zijn alle huizen die niet bewoond zijn, bijna klaar voor de afbraak. Alle andere huizen zullen in de loop van deze periode afgebroken worden.

Van de droom van een dorp in de haven zal er niets komen. Ik hoop dat, zolang niet duidelijk is wat er in Doel nog zal komen en als men wil dat het dorp zal blijven bestaan, men de beslissing vrijdag zal tegenhouden. Ik hoop, mijnheer de minister, dat eindelijk zal worden uitgevoerd wat op 19 mei 2000 is beslist: aan de ene kant de ontwikkeling van de Linkerscheldeoeverhaven volgens het strategisch plan dat werd afgesproken, en aan de andere kant het tijdelijk bewoningsrecht.

Waarom is de datum van 1 januari 2007 gebruikt? Omdat men er toen van uitging dat het strategisch plan klaar zou zijn in de loop van 2006 en het dan duidelijk zou zijn of het Saeftinghedok er zou komen of niet. De haven was er ook van overtuigd dat we voor eind 2005 zekerheid zouden hebben of het Saeftinghedok er zou komen, want anders zou de haven instorten en zou men met alle containers die er dan zouden zijn, niet meer weg kunnen.

Vandaag op 20 maart 2007, is er nog altijd geen begin van studie over de noodzaak van een Saeftinghedok. Het plan-MER is misschien wel opgestart maar er is nog geen resultaat. De maatschappelijke kosten-batenanalyse moet ook nog worden opgemaakt. Dat waren allemaal zaken die stonden in de beslissingen van 1998, 1999 en 2000. Ondertussen zijn die niet uitgevoerd.

Wel gebeurd is de systematische afbraak van het dorp Doel. Dat is een pure schande. Mijnheer De Cock en andere collega's, houd alstublieft de beslissing van vrijdag tegen. Het zou een pure schande zijn als dat doorgaat. U zult een dorp laten verdwijnen, maar ik zeg dat er bovenop Doel geen Saeftinghedok zal komen. De mensen die het dossier al jaren volgen, zullen me dadelijk in de wandelgangen gelijk geven. Er is immers enerzijds geen noodzaak aan en anderzijds zullen we de extra containers nooit weg krijgen. Voor de linker- en rechteroever samen zijn er nu al 10 miljoen containers.

Mijnheer de minister, herzie alstublieft datgene waarover u vandaag een interkabinettenwerkgroep hebt laten discussiëren.

Minister Kris Peeters: U maakt geen deel uit van de regering. Met documenten zwaaien heeft geen enkele zin. Wat hebt u vorige legislatuur gedaan? Hebt u cijfers van onteigeningen en van hoeveel inwoners er vrijwillig zijn vertrokken?

De heer Jos Stassen: Mijnheer de minister, ik heb het kader duidelijk geschetst waarbinnen alles is gebeurd. Ik heb duidelijk gezegd waar de verantwoordelijkheden lagen, welke verantwoordelijkheden wij hebben genomen en welke we niet hebben genomen. Als er vrijdag wordt beslist wat er in deze nota staat, betekent dat het einde van het dorp Doel, op vijf relicten na, namelijk de beschermde gebouwen die u ook hebt opgesomd. Die staan letterlijk in deze nota, net als de cijfers. Blijkbaar klopt die nota en heb ik de juiste nota daaromtrent gekregen. Ik stel vast dat deze regering het dorp Doel zal afbreken tenzij leden van de regering dat zullen tegenhouden. Ik kondig een met redenen omklede motie aan waarin duidelijk wordt gevraagd dat er dringende instandhoudingswerken voor Doel zullen gebeuren tot zolang er geen bouwvergunning is afgeleverd voor het Saeftinghedok. Uiteindelijk is dat een herbevestiging van een beslissing van 2000. Ik hoop dat er partijen van toen, die vandaag naar die beslissing hebben verwezen als zijnde een goede beslissing, dit mee zullen steunen.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de minister, u hebt wat mij betreft daarjuist één goede uitspraak gedaan, namelijk dat het dorp Doel geen Bronx mag worden. Het dorp Doel is al een Bronx aan het worden en dat is uw fout, niet van u persoonlijk maar wel van de Vlaamse overheid in al zijn geledingen: het Vlaamse Gewest, de intercommunale, de maatschappij en de gemeente Beveren. Door een politiek van schuldig verzuim hebben zij er mede voor gezorgd dat Doel aan het verkommeren en verloederen is en dat er een zware leegloop van de bevolking is geweest. Ik wil niet over cijfers discussiëren, maar mijn cijfers zijn anders dan de cijfers die u aanhaalt.

Het is ergerlijk dat u voor het verdere verloop van de toekomst van Doel en voor de beslissingen die u wilt nemen, dat in nauwgezet overleg zult doen precies met degenen die op het terrein er verantwoordelijk voor zijn dat alles is gelopen zoals het is gebeurd. Met diegenen die, zoals de heer Stassen zegt, de ramen en deuren open hebben gezet, met diegenen die aanvragen voor het huren van woningen zijn kwijtgespeeld of in hun onderste laden hebben gelegd, met diegenen die het retrocessierecht hebben uitgehold, gaat u overleggen met als

duidelijk gevolg – misschien is dat niet een duidelijk doel van u – dat Doel binnen zeer afzienbare tijd een spookdorp zal worden, of zoals u zegt: een Bronx.

U hebt spijtig genoeg niet geantwoord op een aantal pertinente vragen die ik u heb gesteld, niettegenstaande ze wel tijdig aan het kabinet waren bezorgd en u dus de mogelijkheid had om de antwoorden te laten voorbereiden. De meest pertinente vraag handelt over de regeringsbeslissing van 19 mei 2000. Ook andere collega's hebben u die vraag gesteld, maar u draait er vlotjes omheen. Ik richt me tot de collega's van spirit en aanverwanten die in de meerderheid van de Vlaamse Regering zitten. Ik vraag hun om de regeringsbeslissing van 19 mei 2000 te handhaven, die bepaalde dat er een gegarandeerd woonrecht was tot op het ogenblik dat er een eventuele bouwvergunning voor een eventueel bijkomend dok zou worden afgeleverd. U hebt ook niet geantwoord op de vraag hoe het komt dat het opbouwwerk is stopgezet en of u bereid bent om er nieuwe impulsen aan te geven. Dat wat u zegt te willen vermijden, zult u zelf in de hand werken. Dat is allesbehalve.

Ik weet dat mijn vragen en opmerkingen misschien niet direct aan u moeten worden gericht, maar wel aan de minister die verantwoordelijk is voor de teloorgang van Doel en die verantwoordelijk is voor het feit dat het woonrecht niet kan en kon worden uitgeoefend, meer bepaald minister Keulen. Hij kan wel prachtige antwoorden geven op vragen om uitleg en interpellaties in het Vlaams Parlement, maar kan ze in de praktijk niet gestand doen. Ik kondig daarom een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil hier het statement maken dat als het Saeftinghedok niet nodig is, het dorp Doel niet moet verdwijnen. De minister zegt terecht dat een heleboel mensen het dorp hebben verlaten en dat er anderen zijn komen wonen, maar dat was ook voorzien in de beslissing van 19 mei 2000. Het was ook voorzien dat de omgevingsfactoren om dat woonrecht goed te laten verlopen, zouden worden gecreëerd of bestendigd. In de praktijk is daarvan niet veel in huis gekomen. Dat heeft tot gevolg gehad dat er een soort leegloop is geweest. Dat er nog mensen wonen, betekent dat er mensen zijn die er willen wonen en er niet weg willen. Voor mij kan een dorp in de haven een win-winsituatie meebrengen, zowel voor de haven als voor het dorp.

Mijnheer Stassen, ik sta natuurlijk in verbinding met mijn minister. Ik weet niet wat er vrijdag zal gebeuren op de Vlaamse Regering. Ik maak er geen deel van uit. Het Vlaams Parlement doet zijn ding en de Vlaamse Regering doet haar ding, en dat is belangrijk. Zolang het Saeftinghedok er niet komt, moet Doel blijven. Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik heb niet echt schampere opmerkingen willen maken. Als ik, net als u, zonder veel emoties een aantal facts and figures op een rijtje zet, dan merk ik daar weinig congruentie in. Op 19 mei 2000 beslist de regering dat er een woonrecht zal zijn tot de aflevering van een bouwvergunning voor het Saeftinghedok. In 2001 wordt er een eerste invulling aan gegeven door woonrecht toe te kennen tot eind 2006 omdat men weet dat er voor die tijd zeker geen bouwvergunning zal worden aangevraagd, laat staan afgeleverd. In juni 2006 stelt u dat het woonrecht op het einde van 2006 überhaupt ophoudt te bestaan. Vanaf 1 januari 2007 is er dus geen woonrecht meer. In maart 2007 zegt u dan dat woonrecht toch te verlengen tot 31 augustus 2009. Ik vind dat er weinig samenhang is tussen deze beslissingen.

Die datum van 2009 komt voor mij een beetje uit de lucht vallen. U hebt daar ook niet echt een antwoord op gegeven. U zegt dat er overlegd is met de lokale besturen en dat dit als wenselijke datum naar voren werd geschoven. U zult daarom die datum aan de Vlaamse Regering voorleggen. Ik vraag me af wat er in 2009 gebeurt waardoor het woonrecht uitgerekend tot dan moet worden verlengd. Als u zou zeggen dat uiterlijk tegen dan het strategisch plan zal worden goedgekeurd, dat tegen dan de toekomst van het gebied zou zijn vastgelegd waaruit duidelijk wordt of Doel al dan niet leefbaar is, dan zou ik er nog begrip voor kunnen opbrengen. Maar sta me toe, mijnheer de minister, dat ik zeg dat die datum uit de lucht komt vallen.

De heer Peumans had een vraag over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. U zegt dat u er voorstander van bent dat er voor elk belangrijk infrastructuurwerk een dergelijke kosten-batenanalyse komt. Het is niet alleen nodig om dat te doen op het niveau van de projecten, maar ook op het niveau van de plannen. In de milieueffectenbeoordeling zijn we ook geëvolueerd van loutere project-MER's naar plan-MER's. Op het niveau van het strategisch plan voor de Linkeroever is volgens mij al een maatschappelijke kosten-batenanalyse nodig om oordeelkundig een keuze te kunnen maken voor het inrichtingsscenario voor de toekomst. Dat kan niet gebeuren op het moment dat er invulling wordt gegeven aan een inrichtingsscenario. Mijnheer de minister, ik vraag u om al een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te zetten op het niveau van het strategisch plan dat momenteel wordt uitgetekend en de verschillende scenario's die daarin worden bestudeerd, ook in het kader van de plan-MER.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik kondig ook een met redenen omklede motie aan in

naam van de meerderheid. Ik verontschuldig mij voor het feit dat ik de discussie niet helemaal heb kunnen bijwonen. Ik moest een andere commissie voorzitten. Ik zal nu geen misbruik maken van mijn spreektijd door de discussie opnieuw te openen, maar ik heb een vraagje waar ik graag een antwoord op zou krijgen omwille van de historische correctheid. Hoeveel oorspronkelijke bewoners van Doel hebben in de periode juni 1999-juni 2004 Doel verlaten? Het is belangrijk om te weten hoeveel mensen er tijdens de paars-groene periode zijn verdwenen.

Verder zal ik de discussie omtrent het Saeftinghedok niet heropenen, maar verwijs ik naar datgene wat ik vorige week heb gezegd en waar ik nog steeds achter sta.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb uw antwoord niet helemaal begrepen. Wordt die MKBA toegepast? Zo ja, wanneer zien we daar resultaten van? De vraag over grote infrastructuurprojecten en risicobeheer blijft permanent op mijn bureau liggen. Ik heb van uw administratie een zeer uitgebreid antwoord gekregen, en daarin zijn een aantal toezeggingen gedaan. Mijn vraag is wanneer we concrete resultaten zullen zien van die toepassing. Dat is vrij belangrijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Martens, u hebt een correcte weergave gemaakt. Het tijdelijke woonrecht liep af op het einde op 31 december 2006. In principe was het dan gedaan. Er is dan met minister Keulen overlegd, en we willen de zaak nu met twee jaar verlengen. Het is belangrijk om te zeggen dat het woonrecht geldt tot 31 augustus 2009. Daar is zeer grondig over nagedacht, en ik zal kijken wat er in die periode allemaal kan worden opgezet. Ik zal me ook niet engageren over wat we tussen nu en 2009 allemaal kunnen opzetten. Wat het Saeftinghedok betreft, moeten we op het juiste moment de juiste stappen zetten. Dat lijkt me een zeer logische en correcte gang van zaken.

In dit heel delicate dossier voor iedereen heeft het geen enkele zin om de hete aardappel door te schuiven, mijnheer Stassen. Men is hiermee bezig sinds 1998. Er is toen beslist om de onteigening en een sociaal begeleidingsplan voor Doel op te zetten. Het ging om een uitdoofbeleid. Op 24 juni 1998 is dat goedgekeurd. Op 19 mei 2000 is minstens de bevestiging van de uitvoering van het sociaal begeleidingsplan Doel gebeurd tot uiterlijk 31 december 2003. De verschillende regeringen hebben duidelijk voor een uitdoofscenario gekozen.

Het enige wat ik vrijdag aan de Vlaamse Regering zal voorstellen, is dat er voor diegenen die erop legale wijze vertoeven, een verlenging komt van het tijdelijk woonrecht tot de datum die ik heb meegegeven. Er zijn woningen die niet meer voldoen aan de voorwaarden uit de Wooncode. De heer Penris heeft voor 100 percent gelijk wanneer hij stelt dat als dit elders wordt toegepast, dit ook in Doel moet gebeuren. Er zijn hier een aantal collega's die op Doel andere criteria willen toepassen dan voor andere gemeenten in Vlaanderen. Waarom doet men dat? Dat is een goede vraag. Ik doe er in elk geval niet aan mee. We hebben de Wooncode hier allemaal goedgekeurd en we moeten die ook in Doel naleven. De beslissing van vrijdag gaat niet meer of minder daarover.

Er zijn nog tal van andere vragen gesteld over het Saeftinghedok en over een MKBA. Sta me toe om daar een antwoord op te geven op het juiste moment. Ik zal nu niet vooruitlopen op een aantal ontwikkelingen.

De voorzitter: De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch: Mijnheer de minister, het is natuurlijk zo dat de Wooncode moet worden gerespecteerd. Het is nogal kras dat diegene die verantwoordelijk is voor het feit dat de criteria uit de Wooncode niet meer worden gehaald, zal controleren of de code al dan niet wordt gerespecteerd, met alle gevolgen van dien. U moet daar de juiste consequenties uit trekken. De verantwoordelijken voor het feit dat de woningen niet meer voldoen aan de Wooncode, moeten op hun plichten worden gewezen. Ze moeten de tijd krijgen om te doen wat ze hadden moeten doen in het verleden.

De voorzitter: De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen: Mijnheer de minister, voor mijn part gebeuren er zo veel mogelijk studies. U mag een kosten-batenanalyse, een plan-MER opmaken, een strategische studie, een mobiliteitsstudie en een grondstudie laten uitvoeren. Leden van de meerderheid, u moet één zin uit het voorstel dat vrijdag voorligt, schrappen, namelijk 'woningen die leeg komen te staan, worden afgebroken'. Als dat gebeurt, dan staat tegen het einde van het jaar nog tussen 20 en 25 percent van de woningen recht. Voor de rest zal alles weg zijn. Als dit wordt goedgekeurd, zal er binnenkort geen sprake meer zijn van een toekomst voor het dorp Doel en zijn al deze studies niet meer nodig. Studeer zoveel als u wilt, maar herbevestig het tijdelijk voortbestaan van het dorp Doel. Laat niet toe dat de woningen die leeg komen te staan, worden afgebroken, want dat is een pure schande en het einde van het dorp Doel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Wat ik hier als minister zeg, is belangrijk, en niet de documenten die u op een of andere manier te pakken hebt gekregen. Die zijn voor mij volledig irrelevant.

De heer Jos Stassen: U moet er dan maar voor zorgen dat dit deel van het document niet wordt gerealiseerd. Ik zal u dan persoonlijk in de plenaire zitting proficiat wensen.

Minister Kris Peeters: Wat is dat voor een niveau!

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Stassen, door de heren Wymeersch en Penris en door de heren De Cock en Martens, mevrouw De Ridder en de heren De Meyer en Peumans werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jef Tavernier tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de studie van het project Seine-Schelde-West

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het project Seine-Schelde-West betreft de eventuele verbinding van Zeebrugge met het Seine-Scheldeproject via de zogenaamde 'Stinker' en 'Blinker' – het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal – en het kanaal Gentbrugge-Merendree, om zo uit te monden in de Ringvaart rond Gent. Eigenlijk gaat dit over de 40 of 50 jaar oude droom van Zeebrugge om een nieuwe ontsluiting van de haven via een nieuw binnenvaartkanaal te realiseren. Vroeger is voorgesteld om het fameuze Noorderkanaal te realiseren: een kanaal waarop schepen tot 9000 ton van Zeebrugge via Maldegem en het Meetjesland over Zelzate en Evergem naar het kanaal Gent-Terneuzen zouden kunnen varen. Op basis van milieuprotesten maar ook op basis van studies is dat voorstel afgewezen.

Op een bepaald ogenblik kwam men met een variant: Kanaal 9000, voor schepen tot 9000 ton. Daartoe zouden de 'Stinker' en de 'Blinker' worden gebruikt: het zijn twee aparte kanalen op een verschillend niveau, die wel vanaf Maldegem over Damme tot Lissewege parallel lopen. Het voorstel kwam erop neer om het tracé vanaf Maldegem niet naar Zelzate-Evergem door te trekken, maar een afslag richting Merendree, tot aan het afleidingskanaal van de Leie, te creëren. Het gabarit zou schepen tot 9000 ton toelaten. Dat voorstel is ernstig onderzocht. In een maatschappelijke impactstudie werden kosten-batenanalyses gemaakt die toestonden om te besluiten dat dit economisch niet haalbaar is. Het zou een slechte investering zijn.

Ik ben van mening dat serieuze infrastructuurprojecten niet alleen vanuit een ecologisch en verkeerstechnisch oogpunt, maar ook vanuit een bedrijfseconomisch oogpunt moeten worden onderzocht. De overheid moet zuinig omspringen met onze beperkte middelen uit belastingen. Toen Zeebrugse havenkringen zich realiseerden dat het project voor het vervoer per schip tot 9000 ton niet haalbaar was, richtte men zijn aandacht op het trans-Europese netwerk, waarvoor subsidies kunnen worden gevraagd. Het gaat over de Scheldeverbinding, die goed is voor vervoer tot 4500 ton. Men wou een bocht nemen en daarop aansluiten. Twee jaar geleden noemde men dat voorstel nog de Brugse Ommevaart, nu spreekt men van het project Seine-Schelde-West.

Het project Seine-Schelde-West 'klinkt' Europees. Misschien kan men daarvoor ooit nog subsidies ontvangen, ook al is het project Seine-Schelde-West helemaal niet grensoverschrijdend? De enige grens die wordt overschreden, is die tussen West- en Oost-Vlaanderen: daar heb je geen Europees geld voor nodig. Hier en daar stelt men het voor alsof het project al in kannen en kruiken is en men volgend jaar aan de werken zou kunnen beginnen. In het kader van de Oost-Vlaamse staten-generaal over mobiliteit en de missing links heeft gouverneur André Denys zich anderhalve maand geleden plotseling met zijn volle gewicht achter dat project geschaard. Ik maakte enkele kritische bedenkingen, waarop hij helemaal uit zijn rol viel. Hij zei dat ik vreselijk tendentieus bezig ben. Ik neem hem dat niet kwalijk: ik ken zijn dynamisme en zijn temperament.

De heer Denys verdedigde het project, en voegde er nog aan toe dat er ook een spoorweg zou moeten worden aangelegd, zodat Oost-Vlaanderen kan dromen van 'trimodale logistieke terreinen'. Het is een project waar veel Open Vld'ers oren naar hebben. Nadien was ik verbaasd toen ik in de krant las dat ook de minister zich achter het project lijkt te zetten. Ik vind dat vreemd, want volgens mij moeten we eerst studeren, en op basis van het geleverde studiewerk beslissingen nemen. We mogen niet de kar voor het paard spannen. Eerst moet er een serieuze kosten-batenanalyse komen; nadien kunnen we beslissingen nemen.

Ik wil de minister enkele vragen voorleggen. Ik veronderstel dat de kranten u een beetje verkeerd hebben geciteerd. Ik veronderstel dat u hebt gezegd dat u het project Seine-Schelde-West ernstig wilt onderzoeken. Ik heb niets tegen studies, al vind ik dat we daar soms veel geld aan uitgeven. Wordt er inderdaad een haalbaarheidsstudie uitgevoerd? Welke zijn de uitgangspunten van die studie? Hoeveel scenario's worden

onderzocht? Wat zijn de uitgangspunten van de verschillende scenario's? Wat weegt men tegenover elkaar af? Houdt men voldoende rekening met de ontwikkeling van andere vervoersmodi, en dan vooral van de kustvaart? Ik wijs erop dat de Vlaamse Regering, met instemming van Europa, steun verleent voor de uitbouw van de kustvaart. Zo'n studie besteedt men normalerwijze niet helemaal uit aan een studiebureau. Is er een begeleidings- of klankbordgroep voor die studie, zodat met alle maatschappelijke elementen rekening wordt gehouden? Hoeveel tijd zal die studie in beslag nemen?

Is er in Europese subsidies voor die studie, en eventueel ook voor dat – voorlopig hypothetisch – project voorzien? Welke aanpassingen worden intussen gepland om het bestaande kanalennet voor de hinterlandverbinding van Zeebrugge via de binnenvaart te verbeteren? Los van de langetermijnprojecten zijn een aantal aanpassingen aan het bestaande kanalennet nodig. Zo wordt gesteld dat de halfhoge brug in Steenbrugge moet worden aangepakt. Ik sta daarachter. Worden die aanpassingen de eerstkomende drie jaar uitgevoerd, en zijn daarvoor kredieten uitgetrokken? Of bent u van mening dat die aanpassingen niet moeten gebeuren en u voor het grote langetermijnproject kiest?

De timing is belangrijk, want in verschillende milieus en gemeenten bestaat daar onrust over. Ik denk dan aan Damme en Zomergem. Ik denk bijgevolg dat er een klaar en duidelijk antwoord moet komen. Wanneer komt die studie er, en wanneer wordt ze opgeleverd?

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is juist dat er een studie wordt uitgevoerd. Het forum of de klankbordgroep heeft de eerste keer vergaderd op 9 oktober, de dag na de gemeenteraadsverkiezingen – maar daar bedoel ik niets mee. De tweede keer was dat op 23 februari. Op voordracht van de minister zetelen in de klankbordgroep werkelijk alle maatschappelijke geledingen: de administratie Waterwegen en Zeekanaal, de provinciebesturen van Oost- en West-Vlaanderen, het havenbestuur, de polderbesturen, de RESOC's, de sociale partners, de natuurverenigingen, Promotie Binnenvaart en de diverse gemeenten van Oost- en West-Vlaanderen: Knokke, Damme, Maldegem, Eeklo, Zomergem, Nevele en Merendree. Namens de stad Eeklo ben ik lid van de klankbordgroep.

In het Structuurplan zijn drie mogelijkheden voor de ontsluiting van Zeebrugge naar de binnenwateren vermeld: het kanaal Oostende-Brugge-Gent, een verbreed Schipdonkkanaal en het Noorderkanaal. In de MaIS-studie of maatschappelijke-impactstudie is men tot de conclusie gekomen dat het kanaal Oostende-Brugge-Gent de beste oplossing schijnt te zijn. We hebben daarover in het Meetjesland nog gedebatteerd; ik weet niet of u daaraan hebt deelgenomen. Ondertussen kennen we de verkeersproblemen van de stad Brugge. Naar aanleiding van het door de Vlaamse Regering goedgekeurde trans-Europese netwerk, waarvan Seine-Schelde-West een onderdeel is, is men opnieuw gaan nadenken over de mogelijkheid van de verbreding van het Schipdonkkanaal en het samenvoegen van de Stinker en de Blinker. Die verbreding zou wel minder groot worden dan aanvankelijk gepland.

Het is de verdienste van de regering, de minister en zijn administratie dat ze een grondige studie aan deze zaak wijden. Ik denk dat de uitvoering van die studie een jaar, of iets meer, in beslag zal nemen.

Mijnheer Tavernier, u weet dat ik in het verleden altijd de bewoners in de reservatiezone heb verdedigd, die zich in een miserabele toestand bevinden. Ze kunnen daar geen verbouwingswerken doen om hun woningen aan de moderne noden aan te passen, tenzij ze de meerwaarde bij eventuele onteigeningen laten vallen. In de vorige legislatuur heb ik ex-minister Bossuyt daarover geïnterpelleerd. Toen keurde het Vlaams Parlement unaniem een met redenen omklede motie goed.

Volgens die motie moesten de woningen in de reservatiezone aan beide zijden van het Schipdonkkanaal dezelfde rechten krijgen als zonevreemde woningen in agrarisch gebied, en de bewoners hadden het recht om aan de overheid te vragen om op vrijwillige basis onteigend te worden.

Als ik dat dossier ter harte neem, dan is dat omdat vele bewoners van het Meetjesland al tientallen jaren in onzekerheid leven. Ik hoop dat die studie uitsluitsel brengt en de toekomst van die mensen duidelijker maakt. Ik steun dan ook de optie van de regering om eindelijk komaf te maken met de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, en om duidelijkheid te verschaffen aan de mensen die in de reservatiezone wonen. Ik hoop dat in het nieuwe decreet Ruimtelijke Ordening de met redenen omklede motie, die begin 2004 werd goedgekeurd, wordt geïmplementeerd, want dat was de wil van het voltallige Vlaams Parlement.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: De twee vorige sprekers hebben het dossier goed ingeleid. Ik wil enkel principieel tussenkomen, al was het maar omdat ik van Merendree afkomstig ben. Op 24 januari is een artikel verschenen in Knack, waarin de twee tracés mooi zijn uitgetekend. Er zijn toch wel wat vragen en ongerustheid. Mijnheer de minister, u weet dat in de tracés 180 en 187 woningen verdwijnen. Dan is het logisch dat daarover vragen bestaan.

Mijnheer de minister, hoeveel tijd zal de studie in beslag nemen? Hoeveel tijd trekt u uit voor het hele project?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Tavernier, we hebben het al gehad over dit probleem, zelfs in de plenaire vergadering. Ik ga ervan uit dat elk commissielid de binnenvaart wil promoten en de containers die weg op wil sturen in plaats van op onze wegen. In dat kader zoeken we oplossingen.

Over het Noorderkanaal werd jarenlang gesproken. Het maatschappelijke draagvlak is heel klein, zelfs onbestaande, los van het budget. Naar aanleiding van een studiedag in Zeebrugge wilden we de binnenvaart, zeker vanuit Zeebugge, meer gebruiken en nieuwe mogelijkheden ontwikkelen. Er wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Die dient om met kennis van zaken een beslissing te nemen. We investeren daar heel veel in en we betrekken daar alle actoren bij: de gemeente, de provincie, de administratie, de natuurverenigingen enzovoort.

De uitgangspunten van de studie zijn duidelijk: het promoten van de binnenvaart en het ontsluiten van de zeehaven naar het hinterland. Zowel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als in het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt aandacht geschonken aan de betere ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart. Ik ga ervan uit dat daarover geen discussie bestaat.

Er worden vijf scenario's onderzocht. Een eerste scenario geldt als een nul-plus-alternatief, waarbij op het kanaal Gent-Brugge enkel de brug van Steenbrugge wordt herbouwd, met aanpassing van de directe omgeving. De scenario's twee en drie betreffen een aanpassing van het kanaal Gent-Brugge tussen Beernem en Brugge voor kruisend scheepvaartverkeer klasse IV, dus voor schepen van 1350 ton, met minimale grondinname, maar duurdere oeververdedigingen, en een klassieke verbreding met ruimere grondinname wegens oevers onder talud.

Het scenario vier betreft een aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie door de verbreding van dit kanaal. Het scenario vijf betreft de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie, waarbij geheel of gedeeltelijk de middendijk tussen het Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal wordt weggenomen.

Bij de trafiekprognose zal rekening worden gehouden met alle beschikbare modi, dus naast de weg, het spoor en de klassieke binnenvaart zal ook de ontwikkeling van de estuaire vaart in rekening worden gebracht.

Er is een klankbordgroep opgericht die de studie zal begeleiden. Deze klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten en provincies, Polders en Wateringen, werkgevers- en werknemersorganisaties, de milieubeweging, Promotie Binnenvaart en schippersverenigingen.

De totale contractuele uitvoeringstermijn van het studiecontract bedraagt 16 kalendermaanden. De studie is gestart op 5 maart 2007.

Gelet op de inhoud van de zopas gestarte haalbaarheidsstudie worden er voor de komende drie jaar geen aanpassingswerken aan de bestaande infrastructuur gepland. Wel zullen de nodige instandhoudingswerken worden uitgevoerd. Tevens heb ik opdracht gegeven tot het uitvoeren van een studie verkeersmanagement, die op korte termijn moet leiden tot vlotter verkeer – zowel weg- als scheepvaartverkeer – te Brugge.

Mijnheer Tavernier, op de staten-generaal heb ik tien beginselen benadrukt die belangrijk zijn in het kader van de uitvoering van de studie. Ik begrijp dat sommigen bezorgd zijn, maar dat gebeurt vaker. Als we studies uitvoeren over een langere periode, waartoe ik soms decretaal verplicht word, bijvoorbeeld betreffende de grindontginning, dan is er altijd enige ongerustheid in de gebieden waarover het gaat. We moeten misschien nadrukkelijker beklemtonen dat, als we een studie uitvoeren, we daar iedereen bij betrekken. Als de studie klaar is, heeft iedereen een inbreng gehad. Beslissingen worden pas genomen als de conclusies van de studie op tafel liggen. Ik heb dat al vaker meegemaakt. Als je zaken structureel en met visie aanpakt, dan brengt dat reacties teweeg.

De heer Tavernier: Mijnheer de minister, ik verneem dat de studie is gestart. Aan wie is die toegewezen?

Minister Kris Peeters: Ik zal het u laten weten.

De heer Jef Tavernier: Wat me in het hele verhaal verontrust, is dat u in de volgende drie jaar geen aanpassingswerken uitvoert op de bestaande kanalen, wat ook het resultaat is van de studie. Terwijl vorig jaar een meerderheidspartij, die niet de uwe is, een mooie folder uitdeelde in Brugge over de halfhoge brug van Steenbrugge. Die zou in de eerste jaren worden gerealiseerd.

Mijnheer de minister, in uw antwoord hoor ik dat daarvan geen sprake is in de drie eerstvolgende jaren, dat u integendeel het einde van de studie afwacht voor een beslissing. Het komt erop neer dat de mensen zich eens te meer bedrogen zullen voelen. Los van de uitslag van de studie, moet u zich afvragen of er toch niet een aantal aanpassingswerken nodig is in de omgeving van Brugge. Ik denk dan specifiek aan de halfhoge brug van Steenbrugge.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de minister, kunt u minstens de drie vraagstellers van vandaag of zelfs alle

commissieleden informeren over de opdracht tot en het voorwerp van die studie?

Minister Kris Peeters: Ik zal dat nagaan. Voor mij is het geen probleem om de studie en de opdracht ertoe te bezorgen.

De heer Erik Matthijs: De opdracht is duidelijk uiteengezet in de haven van Zeebrugge. De studie is veelomvattend en zal heel grondig zijn. Het gaat ook over de problemen van de waterbeheersing in Gent en het Meetjesland. Dat is geen geheim. De mensen van het studiebureau hebben dat duidelijk uiteengezet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek naar een remedie tegen spoorvorming

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, jammer genoeg worden we op vele plaatsen van onze Vlaamse wegen geconfronteerd met spoorvorming. Spoorvorming is een beschadiging aan het wegdek die vooral wordt veroorzaakt door zware vrachtwagens die diepe sporen in het asfalt achterlaten. Dat kan tot zeer gevaarlijke situaties leiden, in het bijzonder bij een nat wegdek. Vooral personenauto's ondervinden veel hinder door spoorvorming, omdat die het stuurgedrag van de auto beïnvloedt.

De Vlaamse overheid heeft in het verleden, onder meer in 2002, een affichecampagne opgestart, waarbij vooral de aandacht werd gevestigd op de aanpak van de overlading van vrachtwagens. Er werden toen Vlaamse wegeninspecteurs ingezet, die de bevoegdheid kregen om vrachtwagens af te leiden naar een weegbrug en vast te stellen of ze al dan niet overladen waren. Als dat zo was, werd een proces-verbaal opgemaakt waarbij onmiddellijk een boete werd geïnd of werd doorverwezen naar het parket.

Enkele jaren later, in april 2006 werd door het OCW, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, op de autosnelweg E19 Brussel-Antwerpen een onderzoek gevoerd naar de remedie tegen spoorvorming op onze Vlaamse wegen door aangepaste asfaltproducten. Het project bestond uit een aantal fasen: verzamelen van informatie in binnen- en buitenland, waaronder het contacteren van de verschillende bitumenleveranciers; een laboratoriumonderzoek en ontwerp van het asfaltmengsel; experimentele studies van proefvakken en het formuleren van aanbevelingen en het verspreiden ervan.

Voor de experimentele studie werden tien proefvakken met elk een lengte van 140 meter aangelegd, waarbij telkens een bepaald mengsel werd aangebracht. Na verloop van tijd zou elk proefvak onderworpen worden aan bepaalde kwaliteitseisen die spoorvorming kunnen weerstaan. Deze experimentele studie zou een belangrijke doorbraak kunnen betekenen in de strijd tegen spoorvorming op onze Vlaamse wegen.

Mijnheer de minister, werden alle fasen van het project inmiddels doorlopen? Wat zijn de bevindingen van het experimenteel onderzoek op de proefvakken van de E19?

Mijnheer de minister, ik heb vernomen dat het experimenteel onderzoek op de verkeerde plaats zou zijn uitgevoerd. Klopt dat? Wat zijn dan de mogelijke onderzoeken?

Ik vind persoonlijk dat het bijzonder stil blijft, ook op de webstek, over de resultaten van het experimenteel onderzoek. Ook over de inmiddels geformuleerde aanbevelingen van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw vind ik nergens iets terug.

Mijnheer de minister, op welke manier wilt u de strijd tegen spoorvorming de komende jaren verder opvoeren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik meen me te herinneren dat we in het programmadecreet 2005 een aantal aanpassingen hebben gedaan aan het decreet op de wegeninspectie. Mijnheer de minister, ik heb daar indertijd ook een aantal schriftelijke vragen over gesteld.

Ik denk dat het minister Kelchtermans was die indertijd over heel Vlaanderen weegbruggen heeft geïnstalleerd. De wegeninspectie, maar ook de federale politie – voor zover daar tijd voor is – en de lokale politie kunnen daar gebruik van maken.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat u daar vandaag niet op kunt antwoorden, maar ik zou graag weten hoe de evolutie is ten opzichte van 2005 van het gebruik van de weegbruggen voor de controle van het zware vrachtverkeer. Men kan allerlei experimenten opzetten, maar als er een overbelasting is van de assen van de vrachtwagens, is de invloed duidelijk. Dat blijkt ook uit het rapport-Helleven, dat we elk jaar keurig bezorgd krijgen.

Mijnheer de minister, wat is het resultaat van het gebruik van de weegbruggen, zowel door de wegeninspectie als door andere instanties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, over uw vraag zal ik informatie opvragen. Er gebeuren natuurlijk inspecties door wegeninspecteurs, maar de cijfers heb ik niet onmiddellijk bij de hand.

Mevrouw Van den Eynde, in het proefproject zijn mengsels aangebracht, waarvan wordt verhoopt dat ze een langere levensduur hebben. Deze mengsels werden in het voorjaar van 2006 aangebracht. Het gaat hier om een tiental asfaltmengsels met een verhoogde stijfheid, die wordt bereikt door in de mengsels een hoger aandeel bitumen te mengen. Met een langere levensduur wordt gemikt op een duur van minstens vijftien jaar en hopelijk langer, gelet op het feit dat de huidige mengsels al een gemiddelde levensduur van tien jaar hebben.

Een dergelijk proefproject kan dus onmogelijk na één of twee jaar al worden geëvalueerd. Het proefproject zal nog vele jaren moeten worden opgevolgd. De verschillende deelvakken worden daarom regelmatig gecontroleerd en beoordeeld. Alle fasen van het project werden dus nog niet doorlopen.

Mevrouw Van den Eynde, ook voor de proefvakken op de E19 is het te vroeg om tot definitieve besluiten te komen. Dat neemt niet weg dat het project al interessante informatie heeft opgeleverd in verband met de productie en de verwerkbaarheid van verschillende materialen. Een van de resultaten is dat deze verharding, die een aanzienlijk hogere stijfheid heeft, in dunnere lagen kan worden geplaatst en minder walsbeurten vereist. Dat zijn voorlopige resultaten, waarvan de toekomst moet uitwijzen of ze gehandhaafd kunnen blijven.

Voor het onderzoek dat de administratie wilde uitvoeren, moest een wegvak worden uitgekozen met intens en zwaar verkeer. Tevens werd gezocht naar een plaats waar de hinder bij de aanleg en bij de frequente inspecties en metingen kon worden beperkt. De plaats die uiteindelijk werd gekozen, voldoet in hoge mate aan deze criteria. Tevens werd vastgesteld dat de verharding die er lag, aan het einde van haar levensduur kwam.

Het klopt dus niet dat dit experimenteel onderzoek op de verkeerde plaats werd uitgevoerd. Mevrouw Van den Eynde, als u daar andere informatie over hebt, wil ik dat zeker nog eens nakijken, maar dat is de informatie die ik heb gekregen van mijn administratie.

Met de tot op heden beschikbare gegevens werden voorlopige besluiten getrokken en werden voorlopige bestekvoorschriften uitgewerkt. Deze betreffen onder meer de dikte van plaatsing en de behandeling met de walsen. Deze voorschriften zullen eerstdaags, en na goedkeuring door de directieraad van het agentschap, intern in het Agentschap Infrastructuur beschikbaar worden gesteld.

Mevrouw Van den Eynde, ik denk dat we de controles van de wegeninspectie tegen het overladen van vrachtwagens voortzetten. De cijfers zullen aantonen in welke mate die al zijn opgedreven. Daarnaast wordt het onderzoek, zoals met dit proefvak, aangemoedigd en worden de inspanningen qua investeringen voor het structureel onderhoud nog verhoogd.

Mijnheer de voorzitter, wat het programma voor 2007 betreft, hebben we ruim 79 miljoen euro uitgetrokken voor structureel onderhoud van onze gewestwegen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb vernomen dat een slecht wegvak is gekozen, omdat daar niet het meest intense verkeer komt, maar u zegt het tegenovergestelde.

Ik denk dat er inderdaad al goede resultaten zijn vastgesteld, die de eerstvolgende dagen zullen worden voorgelegd. Betekent dat dat u zult overgaan tot het maken van een nieuw bestek over de manier van asfalt leggen? Of is het daar nog te vroeg voor?

Minister Kris Peeters: Daar is het nu zeker te vroeg voor, maar de eerste aanpassingen, zeker over het walsen, zullen intern door het directiecomité bekeken worden. Als de conclusies overeind blijven, zullen ze worden meegenomen in een bestek, maar we moeten zeer voorzichtig zijn met de resultaten. Als we te snel zouden zijn, kan dat een averechts effect hebben, waardoor ik nog meer geld moet steken in het onderhoud van asfalt dan nu al het geval is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de reductie van emissies in het vrachtverkeer door het inzetten van langere zwaardere vrachtwagens (LZV's)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over maatregelen die genomen moeten worden om een daling van de CO_2 tot stand te brengen. Ik denk dat daar stilaan het maatschappelijk draagvlak voor aanwezig is. Mijnheer de minister, we hebben daar vorige week

al een zeer uitgebreide discussie over gevoerd, maar dat was nadat ik mijn vraag om uitleg had ingediend.

Voor de collega's die toen niet aanwezig waren, geef nog een korte toelichting. Het verhaal is natuurlijk ruimer, want het gaat hier maar om een van vele maatregelen die we zouden moeten treffen.

In Nederland, maar ook in Finland zijn de zogenaamde supertrucks of langere zwaardere vrachtwagens, afgekort LZV's, en ook wel ecocombi genoemd, ingevoerd in het kader van proefprojecten. Het zijn vrachtwagens van 25,22 meter lang, wat langer is dan de nu toegestane maximumlengte.

Zij hebben verschillende voordelen. Ze vervoeren meer lading per rit, met een afname van het aantal vrachtwagens tot gevolg. Twee LZV-combinaties kunnen de lading van drie gewone vrachtwagens vervangen.

De ecocombi's dragen bij tot een beter leefmilieu, vandaar hun naam. Zowel het brandstofverbruik als de emissie van CO_2, fijn stof en stikstof van één supertruck liggen beduidend lager dan die van twee afzonderlijke, normale vrachtwagens voor het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen.

Ook op het vlak van de veiligheid doen er zich geen problemen voor. De vrachtwagens dienen uiteraard niet om in dorpskernen of in stedelijk gebied te rijden, maar het is de bedoeling om ze te gebruiken op autosnelwegen, in industriële gebieden en in havenperimeters.

Bovendien is het u zeker bekend dat er bij de vrijstellingen in intrahavenverkeer meer mogelijkheden zouden zijn voor een ecocombi dan voor gewone vrachtwagens.

In Zweden heeft een onderzoek uitgewezen dat er geen bijkomend gevaar is bij het inhalen van vrachtwagens. Natuurlijk zou er een uitzondering op de Europese richtlijn moeten worden gevraagd, want de vrachtwagens zijn langer dan de normale.

Uit de Nederlandse cijfers blijkt dat de efficiëntie voor het aantal tonkilometer per liter brandstof maar liefst 33 percent hoger ligt. De CO_2-emissie is 3 à 5,7 percent minder. Daarenboven is er 1,2 à 2,3 percent minder uitstoot van fijn stof. De stikstofemissie ligt 1,9 à 3,7 percent lager. Het verkeer op zich daalt met 0,7 tot 1,4 percent doordat er met combinaties wordt gewerkt.

Mijnheer de minister, u hebt vorige week al bevestigd dat u dit wilt onderzoeken en dat u met de Vlaamse overheid nieuwe maatregelen wilt nemen om een reductie van de emissie van schadelijke stoffen te bekomen. U hebt me ook al bevestigd dat u op de hoogte bent van proefprojecten in Nederland.

Ik heb nog een aantal vragen die niet eerder aan de orde waren. Hebt u vanuit Nederland de vraag gekregen om grensoverschrijdend te werken?

Acht u het concreet haalbaar om ook in Vlaanderen een proefproject met ecocombi's op het getouw te zetten?

Hebt u al antwoord gekregen op de vraag die u hebt gericht tot minister Landuyt om een eventuele toestemming te krijgen voor het project, dat uiteraard federale raakvlakken heeft? Op Europees niveau moet een uitzondering worden toegestaan om zo'n proefproject te mogen opstarten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil graag even aansluiten bij deze vraag. We weten allemaal dat de emissies van broeikasgassen door het wegverkeer nog altijd in stijgende lijn zitten. Dat blijkt jaarlijks uit de rapporten van de VMM. We moeten openstaan voor alle mogelijke maatregelen die kunnen leiden tot een reductie van de emissies.

Ik heb met belangstelling de studie van Arcadis gelezen naar aanleiding van de proefprojecten met de zogenaamde ecocombi's in Nederland. Het schijnt inderdaad zo te zijn dat er voor de CO_2-emissies en emissies van fijn stof een reductiepotentieel is wanneer dit soort ecocombi's worden ingeschakeld.

Ik lees echter ook dat ten gevolge van het gebruik van dit soort vrachtwagens een modal shift wordt verwacht ten nadele van de binnenvaart en het spoorverkeer, respectievelijk met 0,2 tot 0,3 percent en met 1,4 tot 2,7 percent. Daardoor zou het reductiepotentieel wel eens weg gecompenseerd kunnen worden, omdat van nog milieuvriendelijker modi marktaandeel wordt afgesnoept.

Toch denk ik dat het nuttig is om eventueel voor bepaalde tracés, in beperkt gebied zoals het havengebied, te onderzoeken wat het effect kan zijn van de inzet van dergelijke vrachtwagens in Vlaanderen.

Mijnheer de minister, ik heb een vraag in verband met een voorwaarde die eraan moet worden gekoppeld. In het Nederlandse rapport staat dat er door het standaardontwerp van de Nederlandse wegen geen enkel probleem is voor de manoeuvreerruimte. Is dat in Vlaanderen ook zo? Als we op voorhand niet zeker weten of onze standaardwegen voldoende aangepast zijn voor de ecocombi's, dan is het moeilijk om van start te gaan met het proefproject. Ik merk dat de minister een antwoord heeft op mijn vraag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw De Ridder, we hebben hierover naar aanleiding van de discussie over BAM, het havenintern verkeer, al even kort van gedachten gewisseld. Ik begrijp dat u de studie ook hebt gelezen. De Nederlandse ervaring leert ons dat er een aantal verbeteringen zijn. Uit de cijfers blijkt een verbetering van 3 tot 5,7 percent voor CO_2, 1,2 tot 2,3 percent voor fijn stof en 1,9 tot 3,7 percent voor NOx of stikstofoxiden.

De impact op de binnenvaart bedraagt 0,05 tot 0,1 percent. Het is belangrijk om de juiste trajecten te kiezen.

In het algemeen hebben de ecocombi's een positief effect op het leefmilieu. Ik sta positief tegenover het voorstel om in Vlaanderen op een aantal trajecten uit te proberen en om de nodige initiatieven te nemen.

Ik heb geen vraag vanuit Nederland ontvangen om daarvoor een grensoverschrijdend project op te stellen. Wel is er de vraag vanuit Vlaanderen om dat ook in Vlaanderen toe te passen. Ik heb daar verschillende vergaderingen over gehad en een briefwisseling over gevoerd met federaal minister Landuyt. In mijn laatste brief heb ik een antwoord gegeven op al zijn vragen. Ik heb ook gezegd dat we dit voor bepaalde trajecten zouden toepassen. Samen met de administratie ga ik ervan uit dat op die trajecten de verkeersveiligheid kan worden gegarandeerd. Minister Landuyt moet de toestemming geven om dat te concretiseren op basis van artikel 78, paragraaf 1, van het KB van 15 maart 1968. Ik hoop dat minister Landuyt bereid is om een vrijstelling te verlenen om snel werk te maken van een aantal proefprojecten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt me dat u daar werk van wilt maken. U zegt dat u al bent gecontacteerd door diverse spelers uit het Vlaamse landschap. Hebt u al overleg gepleegd met de verschillende havenbedrijven? Of was de vraag enkel afkomstig uit de transportsector?

Minister Kris Peeters: Ook de havens zijn vragende partij om mee te werken aan zo'n traject.

De voorzitter: Het incident is gesloten.