

vergadering **C103 – OPE7**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 januari 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer in het licht van de maximumfactuur in het onderwijs - 697 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Katrien Schryvers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gemachtigde opzichters en hun functie in het kader van veilige schoolomgevingen - 705 (2011-2012)	4
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over binnenlandse vluchten - 726 (2011-2012)	7
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de onderhandelingen betreffende de tolheffing - 807 (2011-2012)	9
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot de opdracht van de nv Vlaamse Havens voor de bouw van sluizen in drie Vlaamse havens - 817 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een tweede zeesluis in Terneuzen - 815 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financieringsstructuur van de nieuwe sluisprojecten - 828 (2011-2012)	14
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor de havenuitbreiding op Antwerpen-Linkeroever - 685 (2011-2012)	23

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer in het licht van de maximumfactuur in het onderwijs - 697 (2011-2012)

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Minister, om de kosteloosheid van het basisonderwijs te garanderen is in het Vlaams onderwijs een maximumfactuur ingevoerd. Daardoor is er een plafond op het totaal aan financiële bijdragen dat de school aan ouders kan vragen.

Bij de evaluatie van dat systeem is duidelijk gebleken dat het voor scholen zeer moeilijk is om hun pedagogisch aanbod op peil te houden zonder het bedrag van de maximumfactuur te overschrijden. Dat blijkt duidelijk uit het verslag van het Rekenhof over de kostenbeheersing in het basisonderwijs, maar ook bijvoorbeeld uit het rapport van de focusgroepen met ouders.

Om die reden heeft het Vlaams Parlement eind december 2011 een decretale aanpassing doorgevoerd voor deze maximumfactuur waardoor een kleine verhoging mogelijk is.

Een specifiek probleem, en dat is ook de aanleiding van mijn vraag in deze commissie, blijft het intern schoolvervoer, vooral dan in landelijke gebieden en de rand van stedelijke agglomeraties. Ik citeer even uit het tijdschrift Forum van januari, een gezaghebbend blad van het Vlaams Secretariaat van het Katholiek Onderwijs (VSKO) voor wat betreft het basisonderwijs: “Landelijke scholen die ver gelegen zijn van sportinfrastructuur, culturele centra of openbaar vervoer, ondervinden dat de vervoerskosten zwaar op hun uitgaven drukken. Het Vlor-advies heeft die zorgen eveneens verwoord en vraagt dat de Vlaamse overheid voor het probleem van het intern busvervoer een oplossing zou zoeken.”

Intern busvervoer is bijvoorbeeld het vervoer naar het zwembad en het vervoer voor kleine culturele uitstappen.

De minister van Onderwijs heeft heel specifiek voor dit probleem doorverwezen naar u. Dit is geen probleem voor een minister van Onderwijs maar voor een minister van Mobiliteit. Wanneer men me dat vijfmaal zegt in een bepaalde discussie, dan ben ik verplicht om me daar verder over te informeren en na te gaan of dat effectief het standpunt is van de Vlaamse Regering of veeleer een wensdroom van de minister van Onderwijs.

Minister, als de minister van Onderwijs zegt dat er overleg is met de minister van Mobiliteit, dan zou ik aan u willen vragen wat de stand van zaken is. Heeft dat overleg al plaatsgevonden? Zijn er intussen afspraken gemaakt over deze materie? Met welke resultaten? Wanneer kunnen die resultaten geïmplementeerd worden? Of gaat het hier om een gedachtegang van enkel de minister van Onderwijs?

Indien dat overleg nog niet heeft plaatsgevonden, zou ik toch graag uw standpunt kennen. Ziet u heil in de suggestie van uw collega om De Lijn schools busvervoer tegen kostprijs te laten aanbieden? Of ziet u andere mogelijkheden met De Lijn om dit intern vervoersprobleem van vooral het basisonderwijs in landelijke scholen op te lossen?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer De Meyer, u hebt het over een terecht probleem. Zes of zeven jaar geleden hebben we daar in de commissie Ruimtelijke Ordening al gezamenlijk initiatieven over genomen naar aanleiding van het schoolzwemmen. Het spreekt in uw voordeel dat u de problematiek niet bent vergeten en die in deze commissie opnieuw ter sprake brengt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer De Meyer, er is overleg geweest met minister Smet. Het eerste overleg heeft plaatsgevonden op maandag 12 december 2011. We hebben toen

afgesproken dat we samen zouden bekijken op welke manier de Lijn een antwoord kan bieden op die vraag om busvervoer tegen kostprijs uit te voeren van en naar het zwembad en ook voor kleine, niet-meerdaagse culturele uitstappen.

Op 13 december 2011 heb ik aan De Lijn gevraagd om alle nodige informatie te verschaffen, onder andere over het aantal uitgevoerde ritten, de kostprijs en de werkwijze. De Lijn is momenteel bezig met het verzamelen van die informatie. Over vier weken zou dat materiaal beschikbaar zijn. Eind februari zouden we dus een precies zicht hebben op de omvang van de operatie. Ik plan eind februari dan ook een nieuw overleg met minister Smet. Dit is iets waarin we samen tot een oplossing moeten proberen te komen.

Ik kan u vandaag nog niet zeggen wat die oplossing zal zijn. Ik heb uit de teneur van uw vraag echter begrepen dat u wilde weten of we daar effectief mee bezig zijn. Mijn antwoord daarop is positief, maar ik wil toch een precies zicht krijgen op wat dat nu betekent. Het gaat om een vervoer tegen kostprijs. Dan moeten we ook weten wat de juiste kostprijs is en hoe daar mensen en materiaal voor vrijgemaakt kunnen worden.

Dit wordt dus vervolgd, maar niet zonder datum.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de stappen die u intussen hebt gezet. De teneur van mijn vraag is uiteraard oplossingsgericht. Ik hoop dat we een oplossing kunnen vinden voor de basisscholen tegen 1 september van dit jaar. Ik heb begrepen dat u eind februari of begin maart over meer gegevens zult beschikken. Het zou vriendelijk zijn indien u ons die gegevens of een samenvatting daarvan ter beschikking zou kunnen stellen.

Voorzitter, ik zal hier na Pasen opnieuw een vraag over stellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Katrien Schryvers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gemachtigde opzichters en hun functie in het kader van veilige schoolomgevingen - 705 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Mevrouw Katrien Schryvers: Minister, ik heb een vraag ingediend omdat ik me zorgen maak en het belangrijk vind dat het systeem van gemachtigde opzichters, die zorgen voor veiligheid op vele plekken in Vlaanderen, ook zeker aan vele scholen, kan blijven bestaan. Ik weet wel dat het systeem van de gemachtigde opzichters en de gemeenschapswachten federale materie is, maar ik heb de indruk dat wat er momenteel gebeurt aan de overzijde van de straat, heel wat implicaties kan hebben voor Vlaanderen.

Vlaanderen investeert veel in verkeersveiligheid, zeker ook aan scholen, minister. Ook de lokale besturen organiseren heel wat acties rond veilig verkeer en veilig naar school. Ik denk aan het promoten van de fluovestjes, sensibiliseringsacties om minder de wagen te gebruiken enzovoort. U hebt met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde al verschillende initiatieven genomen om verkeers- en mobiliteitseducatie structureel aan bod te laten komen in het onderwijs. Ik verwijs ook naar de zones 30 in de schoolomgeving langs gewestwegen.

Op vele plaatsen kan tijdens de schooluren ook een beroep worden gedaan op gemachtigde opzichters, die er bijvoorbeeld op drukke kruispunten voor zorgen dat de scholieren veilig de baan kunnen oversteken. Zij werken meestal in dienst van de gemeente of voor een plaatselijk werkgelegenheidsagentschap (PWA). Ze trotseren dagelijks weer en wind, niet zozeer omwille van de kleine vergoeding die ze ervoor krijgen, maar veeleer vanuit hun eigen

engagement en sociale bewogenheid. We brengen allemaal heel veel appreciatie op voor de mensen die dat dagelijks doen.

Toen ze nog minister was van Binnenlandse Zaken, heeft minister Turtelboom een stok in het hoenderhok gegooid. In een antwoord op een parlementaire vraag gaf ze te kennen dat gemachtigde opzichters gezien hun taakomschrijving moeten worden beschouwd als gemeenschapswachten, met alle bijhorende verplichtingen. De minister stelde: “Zij die de taak uitvoeren in dienst van de gemeente, moeten dus beschouwd worden als gemeenschapswachten en voldoen aan de wettelijke uitvoeringsvoorwaarden, waaronder de uniforme opleiding.”

Momenteel worden, ingevolge een omzendbrief, de gemachtigde opzichters opgeleid door de lokale politie en krijgen ze meestal een uitrusting van de gemeente. De beslissing van minister Turtelboom om de gemachtigde opzichters te beschouwen als gemeenschapswachten, impliceert niet enkel aanzienlijke financiële inspanningen, want dat vind ik nog bijkomend, maar vooral dat mensen zich veel meer moeten engageren en een hele opleiding moeten volgen van 90 uur, waardoor ik vrees dat velen zullen afhaken. Dat zou nefast zijn voor de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Ik stelde hierover al een vraag om uitleg aan minister van Onderwijs Pascal Smet. Hij deelde mijn bezorgdheid en stelde dat hij het probleem zeker zou aankaarten bij de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken. Hij wees er ook op dat u, als minister van Mobiliteit, bevoegd bent voor de problematiek van de veilige schoolomgeving en de ondersteuning.

Minister, daarom heb ik deze vraag om uitleg ingediend. Hoe staat u tegenover de beslissing of de interpretatie van de minister van Binnenlandse Zaken omtrent de gemachtigde opzichters? Zult u een overleg vragen? Aangezien gemeenschapswachten een zwaardere opleiding moeten volgen, zal het minder evident worden mensen te engageren om de taak van gemachtigd opzichter op te nemen. Wat is uw standpunt daarover?

Minister, deze vraag stel ik toch, al weet ik dat het moeilijk is: hoe zit het met de eventuele meerkost? Er zou een eenmalige inbreng zijn vanuit federale hoek. Zult u, in het kader van verkeers- en mobiliteitseducatie, gemeenten ondersteunen om de meerkost te dragen die is verbonden aan deze beslissing? Welke maatregelen zult u nemen opdat de veiligheid in de schoolomgeving toch gegarandeerd blijft?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u wel, mevrouw Schryvers. De problematiek boeit mij ook en baart mij zorgen. Het is een pertinent probleem. Ik probeer het te duiden. Ik heb de federale stukken gelezen en het standpunt van minister Turtelboom en van haar administratie. Nu is minister Milquet daarvoor bevoegd natuurlijk. Maar ik denk dat het standpunt ook wel ingegeven is door de houding van de administratie.

Eerst en vooral zijn er twee categorieën van gemachtigd opzichter. Er zijn personen die de taak van gemachtigd opzichter op zich nemen in opdracht van de gemeente, in rechtstreeks of onrechtstreeks dienstverband. Daarnaast zijn er gemachtigde opzichters zonder een specifieke juridische band met de gemeente. Dan heb ik het over leerkrachten of verkeersouders. Dat onderscheid is heel belangrijk voor de interpretatie van de regels.

Wat de eerste categorie van gemachtigde opzichters betreft, zij die een taak uitvoeren in opdracht van de gemeente, is er nu discussie of dit type van gemachtigd opzichter al of niet als gemeenschapswacht beschouwd moet worden. De hele tweede groep valt buiten beschouwing. Ik krijg vragen over allerlei zaken, maar het gaat dus enkel over de eerste groep.

De discussie of die mensen automatisch gemeenschapswachten zijn, is een problematiek die tot het federale bevoegdheidsniveau behoort, zoals u zelf hebt gezegd. Het is de toenmalige federale minister van Binnenlandse Zaken die in het najaar van 2011 als antwoord op een parlementaire vraag stelde dat, en ik citeer, “de taak van gemachtigd opzichter een kernopdracht van de gemeenschapswachten is en dat wanneer gemachtigde opzichters deze

taak in rechtstreeks of onrechtstreeks dienstverband van de gemeente (bijvoorbeeld via een PWA-agentschap) uitvoeren als gemeenschapswachten moeten worden beschouwd.”

De federale overheid is bevoegd, ook voor de interpretatie. In die zin is mijn mening daarover strikt genomen niet van belang. Ik zal echter mijn mening geven. Juridisch interesseert dat standpunt mij. Ik vind het van belang om te bekijken of dat klopt. Dat is de houding van de administratie en van de minister. Ik heb daar alle begrip voor, maar ik zal toch vragen aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) om te onderzoeken of dat juridisch zo strikt moet worden geïnterpreteerd. U weet dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) daar een heel andere mening over heeft. Ik lees allerlei artikels daarover. Laten we dat dus eens louter juridisch bekijken. Dat heeft natuurlijk niet alleen budgettaire gevolgen en gevolgen qua opleiding. Misschien zijn er wel goede redenen om het wel zo te interpreteren.

Ook zal de VSV onderzoeken wat de mogelijke gevolgen zijn van dat standpunt. Het lijkt me nuttig dat de VSV overlegt met de VVSG en met de stakeholders, zoals de lokale besturen en de onderwijsnetten, en misschien ook met de Vaste Commissie van de Lokale Politie, om te bekijken wat de mogelijke effecten zijn. U hebt terecht uw vrees geuit dat we misschien geen mensen meer zullen vinden als ze die opleiding moeten volgen. Er moet worden onderzocht of die gevolgen erg negatief zullen zijn of niet.

Ik heb gelezen dat minister Smet ook aan minister Milquet wil vragen of dat het standpunt is. Het lijkt me het beste dat we dat samen doen. Minister Turtelboom staat niet bekend als iemand die zomaar uitspraken doet. Voor we die brief schrijven, lijkt het me dus goed dat de VSV haar werk kan doen en dat advies over de gevolgen en het juridische kader kan opstellen. Dan kunnen we een fatsoenlijk debat voeren, mochten we van oordeel zijn dat die interpretatie wat te ruim is. Het tijdsbestek was te kort voor mij om daar zelf al een advies over te kunnen krijgen.

De tweede groep is die van de gemachtigde opzichters die niet door de gemeente in dienst zijn genomen. Dat zijn de leerkrachten en de verkeersouders. Het is heel belangrijk dat we dat engagement kunnen stimuleren. Mevrouw Schryvers, zij vallen duidelijk buiten de discussie die u op tafel legt. U hebt er ook naar verwezen: de VSV heeft een mooi regulier nascholings- en vormingsaanbod, onder de noemer Verkeer op School. Ze wil ook extra aandacht besteden aan het belang van en de opleiding tot gemachtigde opzichters. Als de voornoemde interpretatie klopt, moeten we bekijken hoe we nog veel meer mensen kunnen aanspreken om deel uit te maken van die tweede groep, om taken op zich te nemen. De VSV kan daar perfect op inspelen. Vandaag telt Vlaanderen ongeveer 220 verkeersouders. Het lijkt me nuttig dat de VSV daar ook wat extra aandacht aan besteedt.

Ik kom tot de vraag over de financiering. We hebben in onze begroting uiteraard niet in middelen voorzien om die basisopleiding tot gemeenschapswacht te financieren. Er zijn trouwens een aantal federale tegemoetkomingen wat deze opleiding betreft, denk ik. U hebt dat ook wel gelezen. Ik kan me daar dus niet toe verbinden. Wel kan ik de VSV stimuleren om nog meer verkeersouders te zoeken. Dat bevindt zich binnen onze bevoegdheden, lijkt me.

Wat de veiligheid in schoolomgevingen betreft, is er sprake van een aantal zaken. Er is ook sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid. Zo is er de infrastructuur: de schoolomgeving moet veilig zijn ingericht. Ons Werkboek Schoolomgeving bevat een pak goede praktijken voor het veilig inrichten van een schoolomgeving. Ook zijn er schoolroutekaarten opgemaakt, die kinderen tonen hoe ze op de meest veilige manier op school kunnen geraken. Er zijn nog een aantal initiatieven die worden genomen. Het belangrijkste is echter dat we nu proberen het door u aangehaalde probleem op te lossen. Dan gaat het over de precieze interpretatie van wat de federale overheid daarover stelt. We zullen laten bekijken of die juridisch correct is, of daar iets aan moet worden gewijzigd via de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken. Blijkt dat niet mogelijk, dan zal het voor ons van groot belang zijn te bekijken in welk kader we heel actief die tweede groep gemachtigde opzichters aanzienlijk kunnen uitbreiden.

Natuurlijk zijn er mensen die die opleiding zullen volgen. Ik besef dat die taak van gemachtigde opzichter geen evidente taak is. Dat is een taak die mensen erbij nemen. We kunnen de leerkrachten daar ook niet toe verplichten, maar ik zie dat heel wat leerkrachten dat wel doen.

Mijn antwoord is dus enigszins een antwoord onder voorbehoud. Het is immers nog niet mogelijk om volledige duidelijkheid te scheppen ter zake.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Mevrouw Katrien Schryvers: Minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord. Ik ben er alleszins heel tevreden mee dat u mijn zorg deelt en dat de problematiek u blijkbaar ook heel goed bekend is. Het gaat inderdaad over twee groepen. Dat is eigenlijk ook het rare aan de situatie: verkeersouders doen eigenlijk niets anders dan die andere mensen, die niet betrokken zijn bij de school, maar voor de rest ook geen andere verkeerstaak op zich nemen. Zij moeten echter voldoen aan andere eisen.

Ik ben het er volledig mee eens dat u eerst volledig wilt ophelderen hoe de vork juridisch aan de steel zit. We delen echter die bekommernis. Veiligheid aan de schoolpoort is belangrijk: als mensen zich daar mee voor willen inzetten, dan moeten we hen proberen te ondersteunen en zo veel mogelijk mensen proberen te rekruteren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over binnenlandse vluchten - 726 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, uit het antwoord op een schriftelijke vraag over binnenlandse vluchten bleek dat jaarlijks zo'n 300 binnenlandse chartervluchten de luchthaven van Oostende aandoen. Het gaat daarbij om tussenlandingen van chartervluchten van en naar Brussel of Luik. Het is eigenlijk nog geen volledig plaatje, want er zijn natuurlijk ook buitenlandse vluchten die zeer kort zijn, bijvoorbeeld amper 70 kilometer tussen Oostende en Rijsel.

Minister, in uw antwoord stelde u dat deze tussenlandingen voor een betere vullingsgraad van het vliegtuig zorgden, wat een positieve impact op het milieu zou hebben. Uiteraard is het vanuit milieuoogpunt beter dat een vliegtuig vol is dan dat het halfvol is, want dit reduceert de klimaatimpact per passagier. Maar de redenering dat tussenlandingen op ultrakorte afstand dus ook een positieve impact hebben op het milieu, houdt geen steek.

Ik verwijs naar een doctoraatstudie van de Vrije Universiteit Brussel die recent is gepubliceerd en waarin men het hele plaatje heeft onderzocht. Het onderzoek ging over vluchten met 88 passagiers tussen Luik en Charleroi – intussen heeft Wallonië zulke vluchten verboden – en over reizen per wagen, per autobus met dezelfde 88 passagiers. Ik kan u verzekeren dat het verschil in gebruik en in CO₂-uitstoot immens is. Voor 88 passagiers die die korte afstand met het vliegtuig aflegden, was er 4000 kilo CO₂-uitstoot. Voor 88 passagiers die de afstand met een gewone dieselbus aflegden, was er ongeveer 100 kilo CO₂-uitstoot.

Ik ben in mijn vraagstelling nog voorzichtig geweest, want ik spreek over elf keer meer CO₂-uitstoot, maar het gaat over veel meer. Het is immers vooral bij het opstijgen en landen dat een vliegtuig veel brandstof verbruikt, wat betekent dat de uitstoot van een vliegtuig per extra tussenstop proportioneel enorm veel verhoogt. Dat wordt bewezen in de doctoraatstudie.

Minister, in hoeverre vindt u het enorme meerverbruik en de uitstoot van broeikasgassen problematisch vanuit ecologisch standpunt? Hoe valt dit te rijmen met de Europese

doelstellingen om deze uitstoot te verminderen? In hoeverre acht u het aangewezen om het voorbeeld van Wallonië te volgen, waar binnengewestelijke vluchten verboden zijn?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, ik wil mij kort maar zeer krachtig aansluiten bij het pleidooi van collega Watteeuw. In 2012 is het onaanvaardbaar dat er in het Vlaamse Gewest binnenlandse vluchten van Brussel naar Oostende worden georganiseerd. Dit is niet meer van deze tijd.

Minister, ik wil u aansporen om zelf een initiatief te nemen of om het parlement een initiatief te laten nemen om dit onmogelijk te maken.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, Vlaanderen is groter dan we denken, maar voor een keer wil ik de collega's bijtreden. Het is zelfs economische nonsens om dit soort transporten te blijven gedogen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, het gaat inderdaad niet om vluchten met vertrek en aankomst in ons land: het gaat om tussenlandingen.

Laat het ons eens bekijken in een internationaal, Europees kader, want dat zal sowieso al veel soelaas bieden. De luchtvaartsector wordt in het EU-emissiehandelschema (EU-ETS) opgenomen. Dat zal ertoe leiden dat kortere vluchten meer kosten met zich mee gaan brengen en dat men meer zal betalen. Die evolutie zal voor een verduurzaming zorgen. Daarenboven zijn het de luchtvaartmaatschappijen zelf die in deze internationale en Europese context de kosten-batenafweging maken.

Het is een Europese beleidsoptie geweest om de luchtvaartsector op te nemen in het EU-emissiehandelschema. Dat wordt in 2012 voorzien. Het is mee geïnspireerd door de mogelijks positieve effecten op het milieu. Daar moet ik u niet van overtuigen. Op die manier zullen korteafstandsvluchten in het EU-ETS zwaarder worden getroffen dan langeafstandsvluchten. De vraag naar dergelijke vluchten zal hierdoor denkkelijk dalen.

We hebben ook de binnengewestelijke vluchten bekeken. Binnen het Vlaamse Gewest zijn er geen vluchten. Tussen Antwerpen, Oostende en Kortrijk zijn er geen vluchten. Dat was wel zo in Wallonië.

Bovendien is er geen verbod op tussentandingen, waardoor men zich probleemloos over de grens kan verplaatsen, naar de buurlanden. Omdat leefmilieu geen landsgrenzen kent, heeft dat verbod geen impact. De suggestie is waardevol, maar de opname van de luchtvaartsector in het emissiehandelsschema zal voor de korteafstandsvluchten voor de effecten zorgen die ook u betreft.

De heer Filip Watteeuw: Minister, uw partijgenoot, de heer Eric Van Rompuy, zal het niet graag horen dat u vindt dat er in Vlaanderen geen intragewestelijke vluchten zijn. Bij mijn weten ligt Zaventem nog altijd in het Vlaamse Gewest. Of pleit u voor een uitbreiding van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Ik denk het niet. Zaventem en Oostende liggen in Vlaanderen, dus er zijn wel degelijk intragewestelijke vluchten. Mijn suggestie is dus wel waardevol.

Natuurlijk is het zo dat de nieuwe LEM-LOM-structuur (luchthavenexploitatiemaatschappij-luchtvaartontwikkelingsmaatschappij) u de kans biedt om met de exploitant afspraken te maken of hem regels op te leggen. U zou kunnen proberen met hem af te spreken dat vluchten van minder dan 400 of 500 kilometer niet kunnen. Dat zou een bijdrage aan de inperking van de CO₂-uitstoot vormen. Ik hoor in uw antwoord een iets andere teneur dan deze in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag. U pakt niet meer uit met de verminderde klimaatimpact per passagier wanneer een vliegtuig vol zit. Ik ben blij met die evolutie. Ik

hoop dat u afspraken kunt maken, of dat u intragewestelijke vluchten gewoon verbiedt. En als het mogelijk is, zou het nuttig kunnen zijn om afspraken te maken over het inperken van die vluchten met het Waalse Gewest.

Minister Hilde Crevits: Wat de intragewestelijke vluchten betreft, is het zo dat ik bevoegd ben voor de drie regionale luchthavens. Ik zou in principe een verbod voor vluchten tussen de regionale luchthavens kunnen afkondigen. Zaventem is wel geen regionale luchthaven. Wallonië heeft een verbod ingevoerd omdat in dat gewest echt wel vluchten tussen de regionale luchthavens werden georganiseerd. Bij ons is dat niet het geval, dus een verbod heeft geen zin. Het heeft geen zin om commotie te creëren over iets dat er niet is.

U stelt voor om het probleem eens in het kader van de LEM-LOM-contracten te bekijken. Ik heb daar geen problemen mee. Een lage vullingsgraad verbieden, is, gezien de Europese context, zeer moeilijk. Het hele emissiehandelssysteem zal wel voor een grondige aanpak zorgen. De beslissing ter zake is genomen. Het is nuttig dat wij de effecten ervan eens gaan bekijken. Misschien kunnen wij dat probleem eens bekijken in de komende gedachte-wisseling over de regionale luchthavens.

De heer Filip Watteuw: Ik dank u voor het antwoord. Ik hoop ook dat de opname van vliegtuigreizen in de emissiehandel wat soelaas zal brengen. Als dat toch niet het geval zou zijn, hoop ik dat u zult ingrijpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de onderhandelingen betreffende de tolheffing - 807 (2011-2012)

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, minister, collega's, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 23 maart 2010 bevestigde u mij dat er een studie werd uitgevoerd over de mogelijkheden van de invoering van een specifieke tolheffing in het kader van het project Seine-Schelde. U wilde toen nog niet vooruitlopen op de resultaten. U schreef toen ook dat op de vergadering van de intergouvernementele commissie van 26 maart 2010 de statuten werden ondertekend voor de oprichting van een Europees economisch samenwerkingsverband (EESV). Het EESV heeft als opdracht studies uit te voeren om aan de intergouvernementele commissie voorstellen te formuleren over de coördinatie van het project Seine-Schelde, de harmonisering van de tarifiering en de harmonisering van het beheer van de al dan niet grensoverschrijdende trafiek. De studies betreffende een mogelijke tolheffing verliepen in verschillende fasen. In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 19 januari 2011 kon u me enkel meedelen dat de studie zich in een fase van interne beoordeling en rapportering bevond.

Tijdens de commissievergadering van 17 maart 2011 heb ik de problematiek van de tolheffing voor het Seine-Scheldeproject andermaal aangekaart. Naar aanleiding van mijn vraag om uitleg van 17 maart 2011 heeft de minister op 9 augustus 2011 een schrijven tot de voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken gericht. Die brief is ruim een maand later, op 21 september 2011, aan de commissieleden overgemaakt. In die brief staat dat de vergadering van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde (IGC) zou hebben beslist dat het niet opportuun zou zijn de studie van het EESV over de tolheffing vrij te maken. De studies over de tarifiering zouden immers nog worden voortgezet. De minister heeft toen tevens meegedeeld dat dit standpunt tijdens de vergadering van de IGC van 7 juli 2011 is bevestigd.

Op 28 september 2011 heeft de Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais in Rijsel over Seine-Nord Europe (SNE) vergaderd. Op deze vergadering waren parlementsleden uit Nord-Pas-de-

Calais, vertegenwoordigers van de vakbewegingen en de patronaatsorganisaties, politiek gemandateerden, vertegenwoordigers van de universiteiten en een aantal overladers en potentiële gebruikers aanwezig. Het gaat, met andere woorden, om een hele groep stakeholders.

Tijdens deze vergadering is een uiteenzetting over de stand van zaken in het dossier van SNE gegeven. Uit die uiteenzetting is gebleken dat momenteel juridische, technische en economische werkgroepen aan de slag zijn. De doelstelling is met dit project op 45 jaar tijd een opbrengst van 10 miljard euro te realiseren. Deze opbrengsten zouden vooral van de verladers komen. Er is gesteld dat SNE de verladers de mogelijkheid biedt een voordeel van 80 procent te halen. De Fransen willen deze winst door middel van péages afromen.

Tijdens de reeds aangehaalde vergadering van de commissie in maart 2011 heb ik er de minister al op gewezen dat de private havenbedrijven zich zorgen maken over die mogelijke tolheffing. Die ongerustheid is ondertussen nog toegenomen. De heer Bour, projectleider van SNE, heeft tijdens de bijeenkomst van 28 september 2011 immers verklaard dat niet zal worden afgeweken van de péages. De waarden zouden zelfs nog moeten worden geactualiseerd.

Het gemiddeld tariefniveau zou voor het volledig traject 2,90 euro per ton bedragen. Dit traject loopt van Parijs tot Rotterdam, met inbegrip van de Vlaamse waterwegen. Het zou de betrachting zijn 30 procent van de winst van de verladers af te romen. Voor de zogenaamde klassieke trafieken zou dit percentage zelfs nog worden opgetrokken. De capaciteits-omschakeling zou de overladers op deze delen immers de grootste winsten opleveren. Deze redenering is zeer mercantiel, maar ergens ook begrijpelijk.

Ook in het Europees Parlement zijn allerlei initiatieven genomen. Eind 2011 zou een sessie over de internalisering van de externe kosten in het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) zijn gehouden. Een vertegenwoordiger van de Voies navigables de France (VNF) was hiervoor uitgenodigd. Ik weet echter niet of hij effectief aanwezig was. SNE zou in elk geval als typevoorbeeld zijn besproken.

Op 28 november 2011 heeft in Antwerpen een meeting van het EESV over SNE plaatsgevonden. Dit is een belangrijk moment. Tijdens die vergaderingen heeft de nv Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) ertoe opgeroepen de dialoog met de industrie uit te breiden. De vertegenwoordiger van W&Z heeft er tevens voor gepleit van het uniforme tarief van 2,9 euro per ton af te stappen. Ook tijdens deze vergadering bleef de VNF verwijzen naar een studie waaruit een kostenvoordeel van 30 tot 50 procent zou moeten blijken. Het VNF zou wel voor het eerst een opening hebben gemaakt in de richting van een tolheffing in functie van een bepaald percentage van de waarde van het product.

Tijdens het panelgesprek met de havens en met de institutionele verenigingen is meermaals het vermoeden en de vrees geuit dat Frans protectionisme in verband met de tolheffing een rol zou spelen. In de wandelgangen is te horen dat het doel van de Fransen eruit bestaat Duinkerken te bevoordelen en te vermijden dat Antwerpen, Gent of andere havens de voorhavens van Parijs zouden worden. Alle Vlaamse belangengroepen, waaronder niet het minst de Vlaamse zeehavens, hebben tijdens deze meeting een oproep tot transparantie in verband met alle dossiers en studies gedaan.

Ondertussen heb ik de hand op twee studies kunnen leggen. Ik zal daar verder niet over uitweiden. Het is alleszins duidelijk dat er veel gebeurt. De minister en haar diensten zijn ongetwijfeld ook heel actief. W&Z is volop bezig. De Vlaamse volksvertegenwoordigers die hierom vragen, krijgen echter officieel geen inzage in de studies en kunnen bijgevolg moeilijk in debat treden.

Minister, wat is uw standpunt over de uittalingen van de heer Bour, de projectleider van SNE? Hoe wilt u vermijden dat protectionistische maatregelen door middel van een tolheffing de belangen van onze Vlaamse bedrijven en havens schaden?

Hoe wilt u de alom gevraagde transparantie tot stand brengen? Wanneer zullen, met andere woorden, de studies worden vrijgegeven en toegelicht?

Hoe wilt u met de Vlaamse bedrijven een gemeenschappelijke strategie tot stand brengen? Ik weet dat hierover al gesprekken zijn gevoerd. Hoe wilt u dit verder concretiseren? Wat zijn dan de gemeenschappelijke doelstellingen die moeten worden geformuleerd?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, als het over havens gaat, stelt de heer van Rouveroi steeds met kennis van zaken bijzonder scherpe en terechte vragen. Ook vandaag kan ik me bij zijn vraag om uitleg aansluiten. Ik heb immers de indruk dat W&Z het dossier kent, maar die informatie niet met de andere partners deelt. Dat is de indruk die is ontstaan.

Indien deze weg verder zou worden bewandeld, vraag ik me af wat de impact op de toekomstige financiering van de waterwegeninfrastructuur zou zijn. Dit moet immers ook op dat vlak een weerslag hebben.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik probeer te detecteren wat de fricties zouden kunnen zijn. Ik ben wat verrast dat de heer de Kort zegt dat W&Z wel de kennis heeft, maar die niet deelt. Dat verbaast mij nogal.

Ik heb de twee studies mee die ik kan vrijgeven. Daar hoort een derde deel bij, namelijk de prognoses en de tariefberekeningen, waarmee men nu naar de bedrijven gaat. Ik ben daar geen initiatiefnemer in en mag die dus niet zomaar vrijgeven. Ik heb wel aan W&Z gevraagd om de twee eerste studies – 'Overzicht van kosten, belastingen en heffingen' en 'Scenario's en impactanalyse' – op de website te zetten. Die zijn dus beschikbaar.

Ik denk dat het nuttig zou zijn dat de heer Clinckers van W&Z eens toelichting komt geven in deze commissie. Ik heb daar geen probleem mee. We staan allemaal aan dezelfde kant. Hij heeft de kennis in huis en is zeer gedreven, zoals ook blijkt uit de rapportages die hij mij na elke vergadering bezorgt, om onze bedrijven en havens goed te verdedigen in dit dossier. Wat mij betreft, moeten de havens niet bijdragen, maar we moeten natuurlijk zien dat het dan niet op een andere manier gepakt wordt.

Ik denk ook niet dat de heer Clinckers er een probleem mee zal hebben om naar hier te komen om de stand van zaken toe te lichten en te bekijken op welke manier het parlement erin kan worden betrokken. U mag natuurlijk niet verwachten dat hij hier allerlei commerciële onderhandelingen gaat voeren. Dat kan niet. Hij heeft ervaring genoeg om daar zijn ding in te doen.

De projectleider van het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe sprak vanuit het Franse perspectief over het project. Aan Franse zijde wordt de aanleg en de latere exploitatie, inclusief onderhoud, van het kanaal geregeld via een contract van publiek-private samenwerking. Naast een bijdrage van verschillende Franse overheidsinstanties en een Europese subsidie voor de aanleg, die we allemaal samen hebben aangevraagd, rekent men daar voor de financiering ook op inkomsten uit tolgelden. Dat is in de Franse context niet uitzonderlijk, denk maar aan de vele autosnelwegen in Frankrijk waar je moet betalen.

Het geciteerde bedrag van 2,9 euro is het resultaat van een onderzoek naar de mogelijke bijdragecapaciteit van de tonnen goederen waarvan verwacht wordt dat ze via SNE vervoerd zullen worden. De VNF voert een bespreking met de toekomstige gebruikers van het nieuw aan te leggen kanaal over de hoogte van de heffing, het vaarrecht of hoe je het ook noemt.

Het instellen van vaarrechten is de bevoegdheid van elk land. Wat doet men in Frankrijk? Ze berekenen het hele traject van ruim 300 kilometer, plus de verwachte trafiek, en rekenen dan een bedrag uit om bepaalde winsten te kunnen afkomen. Daarom is het voor mij heel belangrijk dat de Vlaamse gebruikersstemmen heel sterk gehoord worden. Vlaanderen heeft dan ook gevraagd om de lijst met gebruikers die daar allemaal bij moeten worden uitgenodigd, uit te breiden. U hebt daar zelf al naar verwezen, mijnheer van Rouveroi.

De studies mogen wat mij betreft allemaal worden vrijgegeven en toegelicht. Ik heb er twee meegebracht. U kunt ze downloaden van de website van W&Z. Het lijkt mij nuttig dat de heer Clinckers ze hier komt toelichten, en meteen ook wat toelichting geeft bij het verloop van de onderhandelingen.

Het project Seine-Schelde is voor ons ook niet onbelangrijk. Het is gezamenlijk door Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen ingediend met het oog op het verkrijgen van belangrijke subsidies om zo'n grensoverschrijdend project te realiseren. Het project is ondertussen ook goedgekeurd door Europa. We moeten nu nog een aantal zaken goed bewaken. Naast de financiering is er het aspect timing. Ik heb in dat verband al een brief geschreven dat die timing bewaakt moet worden.

We moeten erover waken dat er infrastructureel voldoende vooruitgang geboekt wordt. Eind oktober 2010 is er een tussentijdse evaluatie geweest van de TEN-T-subsidies bij de Europese Unie. Daar bleek dat de voorbereiding van SNE vertraging had opgelopen, met mogelijke gevolgen voor de uitvoering op het terrein. En als er gevolgen zijn voor de uitvoering op het terrein, kun je ook gevolgen krijgen voor de financiering van Europa.

Ik heb toen een brief geschreven aan mijn bevoegde Franse collega. Na veelvuldig aandringen door de Vlaamse delegatie in de Intergouvernementele Commissie kreeg ik een antwoord met een brief, gedateerd op 8 november 2011, waarin mijn Franse collega wees op het officiële startsein dat was gegeven door president Sarkozy voor de contractbesprekingen van de te sluiten publiek-private samenwerking. Dat contract zou voor eind 2012 moeten zijn afgesloten. Verder bevestigde de Franse minister dat de engagementen van de Franse regering voor de verdere ontwikkeling van het transport via de binnenvaart onverkort blijven gelden. Ik kan u die brief ook bezorgen.

Mijnheer van Rouveroi, u sprak over protectionisme. Als Frankrijk een erg hoog tarief oplegt, is de kans mijns inziens klein dat het kanaal, waar men veel in geïnvesteerd heeft, wel voldoende gebruikt wordt. Ik vind het vreemd dat men zo'n investering doet en vervolgens een tarief bepaalt waarmee men afschrikt. Mij lijkt het dat dat zich in de markt vrij gemakkelijk moet gaan regelen. Dat lijkt me een beetje logisch. Daar speelt het principe van vraag en aanbod. Ik had toch de indruk dat de gebruikersfora of de verladers zeer veel mogelijkheid krijgen om ideeën en kritiek op die Franse visie mee te geven. Ik voel hier vandaag vooral een grote nood om dat ook te kunnen doen, vandaar mijn aanbod om het op die manier te doen.

Mijn verklaring van de vorige keer over de bijdrage van de havens blijft onverkort gelden. Er is geen enkel ander standpunt ingenomen. Ik heb totaal geen weet van een andere houding van Waterwegen en Zeekanaal. Mocht u daar kennis van hebben, dan wil ik dat zeker horen. De houding is strikt en duidelijk. We willen vooral dat de belangrijke investering effectief gedaan wordt door Frankrijk. Het is voor ons wel interessant om van Gent in Kortrijk te geraken, maar vooral de as met Parijs moet sterker worden gemaakt.

Mijnheer van Rouveroi, mijnheer de Kort, het moment is misschien wel aangebroken om de gedelegeerd bestuurder van W&Z, de heer Clinckers, eens te horen.

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Ik zou willen ingaan op die suggestie, en het debat hier en nu afsluiten. Het lijkt me nuttiger dat we Leo Clinckers eens horen dan die studies door te nemen. Tenzij u andere studies hebt dan de twee die ik al heb?

Minister Hilde Crevits: Er is een deel te weinig. Er is een derde deel waarmee men op bezoek gaat bij de verladers om na te gaan of dat iets is om te betalen of niet. Dat is een intern document, ik mag dat niet vrijgeven. Ik heb dat niet geschreven. Zolang ik geen groen licht krijg, mag ik dat niet uitdelen. Dat is voor mij ook vervelend. Ik heb aan de heer Clinckers gevraagd wat ik al kon vrijgeven en dat waren alleen die twee delen.

De heer Sas van Rouveroij: Wie gaat er met dat document rond? Is dat de VNF?

Minister Hilde Crevits: Ja.

De heer Sas van Rouveroij: Dat is toch de tegenhanger van W&Z? Dan zitten ze toch samen in het EESV?

Minister Hilde Crevits: Maar iedereen moet ermee akkoord gaan om het onderzoek vrij te geven.

De heer Sas van Rouveroij: Dat is een bizarre situatie.

Minister Hilde Crevits: Het is ook in Frankrijk niet vrijgegeven. Ik vind dat ook zeer vervelend.

De heer Sas van Rouveroij: W&Z heeft het toch?

Minister Hilde Crevits: W&Z zal het wel hebben.

De heer Sas van Rouveroij: De VNF heeft het ook, anders kunnen ze er niet mee op de private markt komen. Het kan worden gebruikt om met private partners te onderhandelen, maar het kan niet worden megedeeld aan de parlementsleden omdat we geen marktspeler zijn.

Minister Hilde Crevits: Daar is geen toestemming voor! Ik begrijp u wel. Maar er zijn zeven auteurs. Ze moeten alle zeven hun fiat geven. Ik stel voor dat we Leo Clinckers uitnodigen. U hebt me die vraag al een keer gesteld: geef het allemaal vrij. Ik begrijp uw ongeduld, maar ik kan het licht niet op groen zetten. U hebt de derde studie nog nergens kunnen vinden, toch?

De heer Sas van Rouveroij: Inderdaad.

Minister Hilde Crevits: Ook in Frankrijk niet!

De heer Sas van Rouveroij: Ik heb nochtans goed gezocht.

Minister Hilde Crevits: Ik betwist uw zoekcapaciteiten geenszins. We moeten hier zeker een uur tijd aan besteden. Drie zaken zijn van belang: de infrastructuur, de financiering en de aanpak. Wie doet wat in welke commissie?

De heer Sas van Rouveroij: Ja. Inderdaad.

Ik steun de heer de Kort. We zijn ervan overtuigd dat er veel gebeurt. We zijn ervan overtuigd dat u dit dossier met veel bezorgdheid behandelt. Toch blijven de havenbesturen en de private partners het gevoel hebben ...

Minister Hilde Crevits: Publieke uitspraken doen daar ook geen deugd aan.

De heer Sas van Rouveroij: Zo is het. Er ontstaat een gevoel van onzekerheid. Dat moeten we zo snel mogelijk wegnemen. De economische belangen zijn te groot.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik sluit mij daarbij aan.

De voorzitter: Een wederzijdse aansluiting, dat is altijd positief.

Minister Hilde Crevits: Ik sluit mij daarbij aan.

De voorzitter: We zullen bij de regeling der werkzaamheden bekijken wanneer we de heer Clinckers uitnodigen om te komen spreken over het Seine-Scheldeproject.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot de opdracht van de nv Vlaamse Havens voor de bouw van sluizen in drie Vlaamse havens

- 817 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een tweede zeesluis in Terneuzen
- 815 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financieringsstructuur van de nieuwe sluisprojecten

- 828 (2011-2012)

De voorzitter: Ik heb de vraag van de heer Van Malderen aanvaard. Normaal gezien had ik ze afgewezen omdat ik niet elke keer individuele vragen over allerlei zeesluizen wil laten behandelen. Het zijn de heer van Rouveroj en mevrouw Jans die de totaliteit bekeken hebben.

De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Bij decreet van 8 mei 2009 werd de Vlaamse Regering gemachtigd om de nv Vlaamse Havens op te richten. Dat was dus de vorige regering. De huidige heeft die opdracht onverkort voortgezet. Minister, ik weet dat u bezorgd bent over onze zeehavens. U hebt kort na uw aantreden de belofte gedaan dat de nv Vlaamse Zeehavens zo snel mogelijk de totstandkoming van de drie sluizen op zich zou nemen.

Wat is de stand van zaken van dat engagement? Ik ben ervan overtuigd dat u dat onverkort hard wilt maken. Dat is dus niet mijn vraag of vrees. Maar in illo tempore hadden we allemaal een beetje de illusie: misschien kunnen we ze gelijk laten sporen. Elk dossier heeft zijn eigen moeilijkheden en problemen, en het is duidelijk dat het gelijk sporen niet meer lukt: het zeesluisproject in Terneuzen loopt op dit ogenblik wellicht het traagste van de drie.

In het begin van de zomer van 2011 raakte bekend dat Nederland bijna 142 miljoen euro zou bijdragen aan de bouw van de diepe grote zeesluis in Terneuzen. Vlaanderen zou dan het restsaldo van het project betalen, uiteraard mits een deel wordt betaald door de zeehaven van Gent zelf. Vooraleer daarover concrete afspraken konden worden gemaakt, moest in Nederland nog een btw-knoop worden ontward.

Minister, ik meen me te herinneren dat de vergadering op uw verjaardag, 28 juni, niet kon doorgaan, maar op 4 juli was onze minister-president in Nederland en u was daar wellicht ook bij. Toen werd het besluit genomen om te mikken op oktober. In oktober zou de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie opnieuw samenkomen en zouden definitieve conclusies worden getrokken. Ondertussen zijn we 2012 en stellen we vast dat de deadline van oktober niet werd gerespecteerd.

Op het vierde havendiner van Zeeland Seaports, dat in november plaatsvond, was Nederlands minister Schultz van Haegen de gastspreker. Zij zei toen dat er een akkoord zou komen tegen eind 2011, begin 2012. Dat leek goed mee te vallen, over een vertraging van twee maanden vallen we niet. Daarenboven bleek dat het havenschap Zeeland Seaports, de provincie en de gemeente Terneuzen zouden bijdragen. Toen kwam er echter een ongoochelende mededeling, want ze zouden slechts bijdragen voor 10 miljoen euro, terwijl de Nederlandse minister op 40 miljoen euro had gerekend. Er was dus een tekort van 30 miljoen euro. De Provinciale Zeeuwse Courant berichtte dan ook dat er nog een financieringsprobleem zat aan hun zijde van de grens, maar ook dat, en dat stelde de krant heel expliciet: “ook de Vlamingen er onderling er nog niet uit schijnen te zijn.”

Minister, ik had graag van u vernomen wat vandaag de gehanteerde timing is voor elk van de te bouwen sluizen in de drie Vlaamse zeehavens. Ik moet natuurlijk toegeven dat één van de drie al in aanbouw is – wat mij betreft hoeft u zich daar niet verder over te bekommeren. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

De grootste ter wereld zal er dus komen, want die is in aanbouw, maar hoe zit het met SHIP (strategisch haveninfrastructuurproject), met Zeebrugge, want die zit ook in het dossier van de nv Vlaamse Havens? Wat is daar de stand van zaken?

Mijn volgende vragen gaan specifiek over de tweede zeesluis in Terneuzen. Hoe staat het met de werkzaamheden van de onderhandelingsdelegaties? Ik weet dat u zeker niet stilzit, maar wat kunt u al vrijgeven? Ik stel hier vragen, maar zeker wanneer het gaat over de zeesluis van Terneuzen, begrijp ik ook wel dat we hier in een soort diplomatieke context zitten. We doen dit niet onder ons, er is ook een vreemde mogendheid, een ander land, bij betrokken, met alle gevoeligheden van dien. Ik zal dus luisteren naar wat u te zeggen hebt en ik zal de grenzen van uw onderhandelingsmarges of uw communicatiemarges niet overschrijden. Ik zal met aandacht luisteren naar wat u kunt meedelen en ik zal tussen de lijnen horen wat u zegt.

Is er een oplossing voor de btw-problematiek? Ik denk dat u dit wel kunt vrijgeven, want dat dit ondertussen het geval is.

Creëert de bijdrage van de regio Zeeuws-Vlaanderen ten belope van 10 miljoen euro een probleem? Is het zo dat aan Vlaamse kant het verdelingsvraagstuk ‘wie betaalt wat?’ nog steeds niet is gesaldeerd?

Zijn er ondertussen al wat meer technische gegevens bekend? Ik herinner me dat de planuitvoeringsfase kon worden gestart. Is die ondertussen gestart? Werden er al technische inspanningen geleverd?

Beseft u – het werkwoord is misschien een beetje te sterk – dat elk verder uitstel niet alleen de ontwikkelingskansen van de haven van Gent bedreigt, maar ook een spanningsveld creëert met het tijdspad zoals dit loopt voor het Seine-Scheldeproject? Deze vraag sluit dus naadloos aan bij de vorige vraag, maar dan niet over de tarieven. Zowel Antwerpen als Rotterdam, en via de estuaire vaart misschien ook Zeebrugge, zullen uiteraard gebruik maken van het sluisencomplex van Terneuzen om zich via het kanaal Gent-Terneuzen toegang te verschaffen op het Seine-Scheldebasin. Ik ben ervan overtuigd dat Antwerpen zijn kans zal wagen om de noordelijke zeehaven van Parijs te worden. Ook Gent zal dat proberen. Hoe zit de timing in elkaar? Is er een probleem ten overstaan van het Seine-Scheldeproject waarvoor de timing 2016 is?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, collega's, ik heb een deel van de inleiding van de heer van Rouveroi gemist, ik hoop dat ik niet te veel zal herhalen. Het moge duidelijk zijn dat – en dat is een geluk voor de gehele economie in Vlaanderen – 2011 een boerenjaar was voor de Gentse haven. Ik zeg bewust de ‘Gentse haven’, want een belangrijk deel van de winst werd geboekt door middel van de binnenvaart. Voor wat betreft de zeevaart is het volume gelijk gebleven, maar is het aantal schepen gedaald. Dat zou erop kunnen wijzen dat het om steeds grotere schepen gaat, wat de noodzaak van een tweede zeesluis nog meer in de verf zet, een bezorgdheid die ook bij de CEO van de Gentse haven leeft. Het is vanuit die bezorgdheid dat we u een aantal vragen stellen.

Het is zeker niet de eerste keer dat dit dossier hier wordt behandeld. Het wordt gekenmerkt door een opeenvolging van goede berichten en minder goede berichten en dat heeft onder meer te maken met de diplomatieke context waarnaar de heer van Rouveroi heeft verwezen. We hebben al ervaren dat het niet altijd even gemakkelijk praten is met uw Nederlandse collega's. Ik kan alleen afgaan op verklaringen die hier al zijn gegeven. Tot nu toe zouden deze gesprekken in een constructieve sfeer verlopen. Het kan dus geen probleem zijn om er hier een aantal vragen over te stellen.

Minister, als er vandaag nog geen akkoord over bestaat, welke knelpunten ervaart u dan in het dossier van de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen? Welke timing acht u vandaag realistisch om een akkoord te bereiken? Mogen we zeker zijn dat bepaalde deelakkoorden met betrekking tot het principe van financiering en het pakket van flankerende maatregelen, dat hier eerder al is besproken, behouden blijven? De heer van Rouveroi stelde al vragen over de financieringsmodaliteiten. Is dat ondertussen uitgeklaard? Als men weet wat Vlaanderen op tafel kan leggen, weet men ook wat Zeeland op tafel kan leggen. En als men weet wat Zeeland op tafel kan leggen, weet men ook wat de Gentse haven op tafel kan of moet leggen.

Ten slotte: hoe staat het met het akkoord over de btw-regeling?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, beide collega's hebben een perfecte inleiding gegeven tot ook mijn vragen over enerzijds de Vlaamse havens en anderzijds het specifieke dossier van de sluis van Gent-Terneuzen.

Minister, kunt u een stand van zaken geven van de voortgang in het project van de zeesluis in Terneuzen? Wat was het resultaat van het laatste overleg van het politiek college? Bestaat er al duidelijkheid over de btw-kwestie, die al ter sprake kwam in een vorige vraag en die ook in actuele vragen aan bod is gekomen? Wat is daar de stand van zaken? Zijn er nog struikelblokken?

Dan heb ik algemenere vragen over de nv Vlaamse Havens. Wij hebben daar een specifieke financieringsmethode, die per sluizenproject zal worden gehanteerd. Kunt u daarover wat meer duidelijkheid verschaffen, specifiek met betrekking tot de zeesluis Gent-Terneuzen? Maar misschien is dat wat te vroeg. We hebben de inbreng vanuit Nederland en vanuit het havenbedrijf. Er zou ook een inbreng van privé-investeerders zijn. Kunt u daarover meer duidelijkheid verschaffen?

Ten slotte heb ik nog een algemene evaluatievraag, zonder er zware politieke conclusies uit te willen trekken. De nv Vlaamse Havens is ongeveer een jaar aan de slag en heeft als taak de uitbreiding van de maritieme toegang voor te bereiden en te coördineren. Is er na de eerste maanden van werking al een evaluatie gemaakt? Is de manier van werken optimaal? Of is er een bijsturing mogelijk? En zo ja, op welk vlak?

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Voorzitter, ik heb geen bijkomende vragen. Mijn collega's zijn vrij volledig geweest. Ik wil alleen hun bezorgdheid onderschrijven. De vraag om de tweede zeesluis in de Gentse haven te bouwen, wordt over alle partijgrenzen heen ondersteund. Alles wat te maken heeft met scheepvaart, ook de binnenvaart, heeft niet alleen economisch een zware impact maar zou ook ecologisch een meerwaarde kunnen betekenen. In die zin ondersteunen wij deze vraag.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Voorzitter, ik wil mij als Gentenaar uiteraard aansluiten bij deze vraag. Het zijn niet de eerste vragen die met betrekking tot dit dossier worden gesteld en het zullen zeker ook niet de laatste zijn. Het dossier van de tweede zeesluis in Terneuzen is van vitaal belang voor de Gentse haven. Ik vind het meer dan de moeite waard om hier enkel over de zeesluis in Terneuzen te spreken. Dit dossier heeft een zodanig grote impact op de economie, niet alleen in Gent en het hinterland van Gent maar ook voor Vlaanderen in het algemeen. Dit is zeker een debat waard in deze commissie. Ik ben blij dat de heer van Rouveroi ervoor heeft gezorgd dat deze vraag in een algemene context werd gesteld. Dat stelt ons in staat om onze eigen visie naar voren te brengen.

Deze visie is gelijklopend over alle partijgrenzen heen. We vinden allemaal dat die nieuwe Gentse zeesluis meer dan nodig is. We kregen over die zeesluis de afgelopen jaren telkens

goed nieuws. Het dossier ging altijd stapsgewijs vooruit. Halverwege vorig jaar was er, zoals de heer van Rouveroy al zei, opnieuw goed nieuws, dit keer over de financiering vanuit Nederland voor het Gentse sluisenproject. Maar de btw-problematiek zorgt blijkbaar nog altijd voor problemen. Wij wachten dus op een nieuwe stap in dit dossier. Daarom zijn de vragen van mijn collega's op hun plaats – vooral de vraag naar de timing. Van alle sluisen, uiteraard, maar u zult het mij niet kwalijk nemen dat ik vooral kijk naar de Gentse zeesluis. In het belang van de ontwikkeling van de economie in Gent en het Gentse hinterland is een verder uitstel allesbehalve wenselijk. Daarom kreeg ik graag de stand van zaken in dit dossier.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik heb collega Schultz van Haegen voor de eerste keer gezien op 12 januari 2011. Dat heeft toch wel voor een doorbraak gezorgd.

Toen ik in 2009 minister werd, heb ik alle havens bezocht. Toen ik in Gent kwam, werd ik geconfronteerd met de wens voor een grote diepe zeesluis. De varianten waren een kleine binnenvaartsluis, een combisluis en een grote diepe zeesluis. We konden tot op het einde van de rit die drie varianten naast elkaar blijven houden en voor ons uit schuiven, of we konden proberen om het op een andere manier aan te pakken.

Een jaar geleden hebben we besloten – en ik ben blij dat Nederland het daar mee eens was – om te focussen op wat Vlaanderen het liefste had, namelijk een grote diepe zeesluis. We besloten om de problemen op te lijsten. Er was een vervolgoverleg gepland op 28 juni, maar dat is uitgesteld omdat de premier Rutte en minister-president Peeters elkaar op 4 juli zagen. Wij zijn dus meegegaan op 4 juli. We hebben daar een balans opgemaakt van wat de onderhandelingsdelegaties bereikt hadden en wat de laatste knelpunten zijn. Er zijn hier een aantal knelpunten opgesomd zoals de btw. Ook de manier waarop een publiekprivate samenwerking (pps) wordt opgezet, is anders in Nederland dan in Vlaanderen. Het blijft een grensoverschrijdend project en we moeten dus de Nederlandse regels volgen.

Op 4 juli is afgesproken dat we de planstudiefase willen aanvatten, maar dat we eerst moeten weten hoe we de knelpunten verder gaan behandelen. Voor ons was er ook de vraag wat we moeten meenemen. Moeten we nu al afspraken maken over hoeveel vierkante meter onderhoud er zal zijn in de volgende jaren of spreken we dat op een later moment af? Gaan we eerst de planstudiefase ten gronde bekijken?

Dat zijn zaken die nu nog lopen. Het spijt me een beetje – ik hou niet van deadlines, maar ik hou er nog minder van dat ik ze net niet haal –, maar die planstudiefase is nog niet gestart. Ik moet oppassen wat ik hier zeg. In de voorbije periode ging het op en af met de werkgroep die de onderhandelingen voert, maar ik denk dat we er geraken op korte termijn. Ik kan niet alles in detail weergeven, we moeten de werkgroep nog wat laten werken. Ik ben me wel bewust van het belang om zeer snel een akkoord te bereiken.

Ook voor het Deurganckdok en het SHIP-project in Zeebrugge is er een lange voorbereiding geweest. Voor de Deurganckdoksluis zijn de uitvoeringswerken gestart. Voor SHIP loopt op dit moment de project-MER. Voor die nieuwe sluis in Terneuzen wordt de planstudiefase voorbereid, ook al kunt u een andere indruk hebben waar de persconferentie van het havenbedrijf niet vreemd aan is. De planstudiefase is nog niet gestart, maar de voorbereidingen zijn al wel getroffen. De ministers moeten elkaar nog eens ontmoeten om de afsprakenlijst te maken.

We moeten volgens de Nederlandse methodiek werken. Ik zoek uit wanneer ik mijn Nederlandse collega kan ontmoeten. Dat is goed nieuws: als er een gaatje in de agenda wordt gevonden, zullen de laatste knelpunten binnenkort afgewerkt zijn.

Collega van Rouveroy, de technische details moeten allemaal bekeken worden in het kader van de planstudiefase. Hoe de grote diepe zeesluis er zal uitzien, weten we pas als de planstudiefase klaar is.

Men vroeg of alles wat al afgesproken is, blijft gelden. Uiteraard is er maar een akkoord als er een akkoord is over alles, maar ik heb geen enkel bericht gekregen dat er plots andere afspraken zouden zijn dan de afspraken die we al gemaakt hebben. Laat me daar duidelijk over zijn.

Het is wel mijn overtuiging dat we stapsgewijs moeten werken. Voor mij betekent dat het volgende. We hebben vorig jaar beslist om één scenario verder te onderzoeken, namelijk de grote diepe zeesluis. Ik wil daarover eerst een politiek akkoord voor 100 procent met Nederland zodat de planstudiefase kan worden opgestart. Dat is voor mij het moment waarop we met de Gentse haven kunnen spreken over wat die concreet zal bijdragen. Ik heb in de krant gelezen hoeveel miljoen ze biedt, maar formele onderhandelingen zijn daar nog niet over. Dat is ook niet mijn wens. Ik wens daarover te onderhandelen op het ogenblik dat het politieke akkoord met Nederland in orde is en dat het licht op groen staat voor de planstudiefase.

Waarom wil ik het op die manier doen? Je moet de mensen geen bloemetjes wijsmaken. We moeten nu eerst die klip nemen. Ik wil niet de indruk wekken dat er nu onderhandelingen zijn met de Gentse haven. Dat is voor mij niet relevant. We moeten de planstudiefase kunnen opstarten. Er moet dus een akkoord zijn met Nederland, dat daarvoor het licht op groen zet. Misschien zou u dat helemaal anders aanpakken. Ik heb daar begrip voor, maar het is mijn keuze om het op die manier te doen. De toekomst zal uitwijzen of dat de goede keuze was of niet.

Mijnheer Van Malderen, het is mijn overtuiging dat het project niet mag worden bezwaard met extra btw-uitgaven. U hebt een cijfer in de krant gelezen over wat Nederland wil bijdragen aan dit project. Als we btw moeten betalen, dan vervalt die bijdrage nagenoeg. Daar moet een oplossing voor komen. Er zijn zo nog wel technische zaken die uitgeklaard moeten worden. Voor zover als mogelijk in de huidige stand van zaken ligt er een oplossing klaar over hoe we met de btw-problematiek in de toekomst kunnen omgaan. Ik kan vandaag nog niet zeggen op welke manier dat zal gebeuren omdat ik het overleg wil afwachten. Dat zal geen jaren meer duren. Maak u daar geen zorgen over. We zitten in de finale fase. We zitten op het moment van de agendasetting.

Mijnheer van Rouveroi, u vraagt of dat problemen creëert. Iedereen moet uiteraard zijn problemen oplossen. Ik heb ook nog geen harde afspraken met de haven, maar ik vind persoonlijk dat als je in de politiek stappen zet, je ze één per één moet zetten. Als het licht op groen staat voor de planstudiefase, zou dat voor mij een verademing zijn. Dan kunnen we concreet gaan kijken hoe we die middelen moeten zoeken, hoe we dat gaan inpassen in de begroting, wat de haven zal bijdragen enzovoort. Dan zal de goesting ook veel groter zijn om daar ten gronde op te werken, want we weten dan dat we het erover eens zijn. Dat is een enorme stap, dat mag je niet onderschatten. Ook Nederland gaat akkoord om die fase aan te vatten.

Zeeuws-Vlaanderen onderhandelt niet met ons. Budgettair zal iedereen moeten bekijken hoe het opgelost zal worden.

Wat betreft het aanbod van de haven, vind ik het fijn dat dat is gedaan, maar voor mij moet de discussie in een volgende fase worden gevoerd.

Mevrouw Jans vraagt of de financieringsmethode gelijkaardig is. U weet dat die financieringsmethode via de nv Vlaamse Havens uitgaat van gelijke principes voor de bouw: de garantie dat er ESR-neutraliteit kan zijn voor de financieringswijze, het streven naar een btw-recuperatie en, ik citeer voor de mensen die een kort geheugen hebben: “een responsabiliseringsbijdrage van het betrokken havenbedrijf, gebaseerd op enerzijds het principe van de gelijke werkingsvoorwaarden (level playing fields) en anderzijds de financiële draagkracht van het betrokken havenbedrijf.” Dat blijft de basis waarop onderhandeld wordt met elk van de havenbedrijven. Die zullen niet identiek maar op een gelijkwaardige en gelijkaardige wijze toegepast worden in de drie dossiers.

Het zal u niet verbazen dat dit niet belet dat er maatwerk aan te pas zal komen bij elk project. Het feit dat die sluis in Terneuzen ligt, op Nederlands grondgebied, maakt dat we een pps

moeten maken. Of het een gemengde pps zal zijn, weten we nog niet. We moeten ervoor zorgen dat we bij het vormen van die constructies geen afbreuk doen aan de drie basisprincipes die ik daarnet heb geformuleerd.

Mevrouw Jans, wat betreft uw vraag over de rol van de Vlaamse havens, moet ik u zeggen dat de nv haar rol zeker heeft vervuld bij het tot stand komen van de financieringsconstructie voor de tweede sluis op Linkeroever. Het is een geslaagde samenwerking die nu leidt tot de bouw van de eerste van de drie sluisen.

Wat is de timing? Voor de sluis op Linkeroever in de haven van Antwerpen zullen de werken 53 kalendermaanden in beslag nemen door een tijdelijke handelsvennootschap bestaande uit vijf bedrijven: Jan De Nul, CEI-De Meyer en Betonac, Herbosch-Kiere en Antwerpse Bouwwerken. Op 24 oktober 2011 ging het aannemersconsortium van start met de voorbereidende werken. Op dit ogenblik wordt de bouwput uitgegraven, wat tot de zomer van 2014 zal duren. De aannemer zal tot eind 2014 in de weer zijn met de werken. De afsluitende baggerwerken zijn gepland van eind 2014 tot eind 2015, waarna de sluis hoogstwaarschijnlijk in 2016 in gebruik kan worden genomen. Het is dus een enorm werk.

In Zeebrugge wordt de project-MER opgemaakt. Er is een mededeling aan de Vlaamse Regering bezorgd. Mijnheer van Rouveroy, ik begrijp dat u de precieze timing wilt kennen. Voor mij sluit die liefst zo nauw mogelijk aan bij wat wij altijd al hebben gezegd. Maar wat Terneuzen betreft, moeten we het licht op groen krijgen voor de planstudiefase. Voor Zeebrugge moeten we de project-MER afgewerkt krijgen. We proberen er gestaag in door te werken.

Positief is wel dat elk van de twee projecten een projectleider heeft en kan rekenen op een sterke ondersteuning, ook van onze eigen administratie. Ik ben hoopvol wat de drie sluisprojecten betreft.

Collega's, ik zou meer willen zeggen, maar dat is een beetje moeilijk om er nu dieper op in te gaan. Ik zou vandaag kunnen zeggen dat het vandaag slecht loopt, of dat mijn collega's niet meewerken. Dat zeg ik helemaal niet. Ik hoop en denk oprecht dat u voldoende vertrouwen hebt om mij nog even voort te laten werken om het licht definitief op groen te krijgen.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Uw antwoord stelt mij toch wat gerust.

Ik noteer dus dat we er op korte termijn zullen geraken. Ik neem aan dat u daarmee bedoelt dat het uw betrachting is en dat het niet van u zal afhangen indien we er niet op korte termijn geraken. Uw intenties zijn alvast helder geformuleerd.

U spreekt over een korte termijn. Dan gaat het volgens mij over weken en niet over maanden, laat staan over jaren. Dat is prima.

U zegt dat we er zullen geraken. Wat betekent 'er'? Staat die, ten eerste, voor een onomkeerbaar moment, a point of no return, inzake het starten van de planstudie voor een grote diepe zeesluis? De politieke keuze was vorig jaar, begin januari 2011, al gemaakt. Dat was een politiek moment. Mag ik uit uw 'er' afleiden dat u ook een soort formeel, verdragsrechtelijk moment wilt creëren, op basis waarvan we kunnen zeggen dat men niet meer achteruit kan en dat de planstudiefase technisch begint?

Staat die 'er' ten tweede voor een onherroepelijke verdeling van de kosten? Daarover hebt u het daarnet niet gehad. Ik heb het dan niet over de kosten binnen Vlaanderen, want ik volg daarin uw redenering. Het gaat echter over de verhouding tussen Nederland en Vlaanderen. In feite is er nog nooit echt gezegd dat die verdeling 20-80 is. Of vergis ik mij? Ga ik hiermee verder dan wat u vandaag publiekelijk kunt communiceren?

U zei dat de werken aan de sluis in Antwerpen in oktober 2011 van start zouden gaan, om te eindigen in 2016. Ik weet dat de Antwerpse sluis groter is dan de Gentse, wat we overigens betreuren. *(Gelach)*

Mutatis mutandis. Voor Antwerpen gaat het over vijf jaar. Als we er voor de sluis van Gent een jaartje aftrekken, omdat die inderdaad wat kleiner is, dan zouden we toch in 2014 moeten kunnen starten om in 2018 te openen? Dat lijkt mij niet geheel onmogelijk. Kunt u bevestigen dat die timing niet echt onmogelijk is?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal proberen me te verduidelijken. Ik zei dat we er op korte termijn zullen geraken. Wat bedoel ik met ‘er’? Het besluit om met die planstudie te starten, is inderdaad een onomkeerbaar besluit. Bij onze vorige ontmoeting, in juli, ging het nog om de intentie. Wijzelf kunnen die planstudie niet opstarten.

In de persmededeling van 4 juli stond: “De ministers hebben vandaag het licht op groen gezet om alle nodige voorbereidingen te treffen om op het eerstkomende politiek college van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie eind oktober de planstudiefase op te starten.” Het is de bedoeling dat, wanneer we elkaar opnieuw ontmoeten, in die zin kan staan dat de eerstvolgende Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie de planstudiefase effectief kan opstarten. Dat is de bedoeling.

Daarnaast moeten er nog heel wat zaken gebeuren. De afspraken over de financiering zijn gemaakt in juni. Daar werd niet over gecommuniceerd. Ik las in de krant dat het over 142 miljoen euro ging. Voor Nederland is het van belang dat het een vast bedrag is. De verhouding 20-80 speelt daar geen rol in.

We zijn daarmee akkoord gegaan, maar het moet nog aan de regering worden voorgelegd. Het is een vast bedrag omdat we in Antwerpen een goede ervaring hebben gehad. Normaal gezien wordt een basiskostprijs genomen. In Antwerpen lag de uiteindelijke kost heel wat lager dan ingeschat. Er zal dus een vast bedrag worden vastgelegd voor Nederland en Vlaanderen. Dat moet natuurlijk nog worden verankerd.

Daarnaast moet er een verdrag worden opgesteld. Dat moet nog gebeuren. Er moet een nota worden gericht aan de Vlaamse Regering, in functie van de datum die we zullen prikken. Hoogstwaarschijnlijk zullen er nog momenten van ‘return’ zijn. Het is wel zeker dat de planstudiefase wordt opgestart. Dat is formeel, een point of no return. Het is echter evident dat er breukmomenten, evaluatiemomenten moeten zijn. Hoe gaan we verder met wat er uit de planstudiefase naar voren komt? Doen we dan nog mee? We moeten welomschreven bepalen wanneer we elkaar opnieuw ontmoeten. Zo weten we goed wanneer we opnieuw evalueren.

Dat zijn heel belangrijke zaken, die we in een afsprakenmatrix kunnen gieten, maar die moet hangen aan het groene licht voor de planstudiefase en dan moeten er veel mensen aan het werk om dat te implementeren, om te zorgen dat er teksten komen voor mogelijke verdragen. Al die zaken moeten in de periode erna worden uitgewerkt. De periode waarin de planstudiefase loopt, zal heel belangrijk zijn om alle andere zaken te implementeren.

De eerstvolgende ontmoeting met mevrouw Schultz is geen ondertekening van een verdrag, maar wel het verankeren van afspraken om over te gaan tot de planstudiefase en het flankerend pakket van zaken die moeten gebeuren. Dat betekent het woordje ‘er’.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, uw antwoorden op de bijkomende vragen van de heer van Rouveroy hebben de zaken duidelijker gemaakt. Er blijkt hoop en ambitie uit. Los van het dossier in de enge zin is het belangrijk dat iedereen in de haven van Gent die plannen maakt of heeft voor wel of geen investeringen, de boodschap krijgt van wat u luidop of niet mag zeggen, namelijk dat men ermee bezig is en dat er nog stappen te zetten zijn, maar dat die stappen wel voorwaarts zijn. Ik vond het belangrijk deze vraag om uitleg te stellen, zodat er niet wordt teruggekeerd op uitgangspunten die al ingenomen zijn. Iedereen die dit soort processen al heeft meegemaakt, weet dat er geen akkoord is als er geen akkoord is over alles.

Het is heel belangrijk om stappen voorwaarts te zetten. Vandaag wordt er wereldwijd in hoofdkwartieren geschoven met investeringsbudgetten, ondanks de crisis. Die mensen moeten een signaal krijgen dat er wordt voortgewerkt, dat er een perspectief is. Dat leid ik af uit uw antwoord.

Evenzeer positief is dat u bevestigt dat er een sprong in het diepe zal moeten worden genomen, dat iedereen mee in de sluis springt en dat dat dan een grote zeesluis is, en dat ook daar niet op teruggekomen wordt.

Nu we toch bezig zijn met variaties op spreekwoorden, minister, u hebt er zopas een nieuw gelanceerd: 'elkaar geen bloemetjes wijsmaken'. Dat zal ongetwijfeld worden toegevoegd aan de rijke Nederlandse taal. Mij schoot een Engels spreekwoord door het hoofd over een bepaalde Nederlandse reputatie. Als je uitgaat en iedereen betaalt zijn eigen eten of drinken, dan spreken de Engelsen over 'going Dutch'. Als iedereen dat op voorhand weet, is daar niets verkeerd mee. Maar hier moeten we ons ervoor hoeden dat 'going Dutch' niet betekent dat de Nederlanders zagezegd hun deel bijdragen, maar u achteraf nog eens laten betalen voor dezelfde maaltijd via de btw-regeling. Minister, ik noteer dat u daar alert voor bent, maar dit was dan ook de reden waarom we deze vraag stelden.

Ik heb nog een bijkomende vraag. We kijken nu naar de Nederlanders en op een bepaald moment moeten we landen met een verdrag. De stakeholders in het forum hebben een aantal flankerende maatregelen opgesteld. Een deel daarvan bevindt zich op Nederlands grondgebied, maar een ander deel op Vlaams grondgebied. Kunnen we aantonen dat daar verder aan wordt gewerkt, zodat die stand van zaken geen beletsel is voor de Nederlanders om hun deel te doen? De hele rij flankerende maatregelen nodig om de zeesluis te bouwen – spoorweg, de tunnel in Zelzate, veiligheid – is door het Stakeholders Advies Forum (SAF) opgesomd. Wordt er aan de Vlaamse engagementen voortgewerkt, om ervoor te zorgen dat die stand van zaken geen beletsel is voor de Nederlanders? Die kunnen zeggen dat ze verder kunnen gaan, want wij zijn nog niet klaar.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Bij onze eerste afspraak hebben mevrouw Schultz en ik een oplijsting gemaakt van engagementen die belangrijk en minder belangrijk zijn. We moeten de focus houden op de realisatie van de zeesluis. Er werden hier ook al vragen gesteld over het kanaal dat dieper moet worden, en wie dat gaat betalen en wanneer dat moet gebeuren. Als dat allemaal moet vastliggen, geraken we er nooit. Er zijn budgettaire engagementen. Iemand zei hier dat we dat allemaal tegelijk moeten doen. Ik denk dat de heer van Rouveroy zei dat we die sluis nodig hebben, ook al is er niets dieper of breder. Dat is op zich al een toegevoegde waarde. Ik probeer de soberheid te hanteren, zo weinig mogelijk zaken aan elkaar koppelen als het niet nodig is.

U verwijst naar Sluiskil. Wat mij betreft, staat dat los van het eigenlijke dossier van de sluis. Er zijn engagementen genomen voor het geval een bepaald budget zou worden overschreden. Het budget is, wat mij betreft, niet overschreden, maar ik wil dat die discussie het dossier van de zeesluis niet zal bezoedelen en dat we het puur proberen te houden. Ik denk dat de Nederlandse zijde daar ook mee akkoord gaat. Het heeft veel voeten in de aarde.

Mijnheer Van Malderen, wat u zei over de maaltijd is zeer terecht.

Ik heb een marge waarbinnen ik het zelf fair vind om te onderhandelen. Op het moment dat plots wordt gezegd dat we de btw toch zullen moeten betalen, blokkeer ik echter. Dat zijn zaken die niet kunnen. Wij moeten werken binnen een strak kader. Dat is waar we proberen te landen. Dat is gedeeltelijk de oorzaak van de knelpunten die boven water komen. Men kan ook discussiëren over het onderhoud nadien. De vraag is of dat nu allemaal moet worden uitgeklaard. We weten zelfs nog niet welk type sluis het zal zijn en wat dus het onderhoud precies zal inhouden. We kunnen daar toch over discussiëren na het afronden van de planstudiefase. Iedereen moet er natuurlijk wel mee akkoord gaan.

Er zijn zaken waar we nu over moeten beslissen, maar er zijn ook zaken waarover we nu geen beslissing moeten nemen en die nu voor onnodige heisa zorgen. Achteraf zal dan waarschijnlijk blijken dat die niets voorstellen. Dat is de afweging die in al die punten moet worden gemaakt. Wat moet er nu en wat moet er later worden opgelost?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik wil nog even ingaan op het laatste dat u hebt gezegd. Wat u nu moet doen, wilt u duidelijk afbakenen. U hebt daarnet gezegd dat u start van de planstudiefase en dat u het klikmoment, de start van het verdragsrechtelijke belangrijk vindt. U zei ook dat u het nog niet wilt hebben over de financiering. Het gaat dan over wie wat zal betalen, vooral op Vlaams niveau. Ik denk dat er nog een serieuze boterham ligt te wachten inzake de pps-constructie. U zegt zelf dat we daar weinig ervaring mee hebben en dat we daarvoor moeten samenwerken met Nederland. Daar moeten procedures voor uitgewerkt worden. We hebben daar nog geen duidelijkheid over. Zal enkel de Nederlandse overheid bijdragen of zullen er ook privé-investeerders zijn? U zegt: first things first. Maar dit moet toch ook wel heel snel worden aangepakt. Er kan heel wat voorbereidend werk worden verricht, zeker als we die strikte timing willen halen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil altijd onmiddellijk antwoorden omdat ik meestal vergeet wat er gezegd is. Ik ben ook al bijna 45 jaar. De voorzitter heeft daarnet opgemerkt dat er op 28 juni 2012, de dag dat ik 45 jaar word, commissievergadering is.

De voorzitter: We beginnen dan om 14 uur in het Koffiehuis met taart.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Jans, u hebt gelijk. Aan die financiële constructie wordt nu gewerkt. Men is volop aan het kijken hoe men dat kan uitklaren. We zitten echter nog niet aan de eindconclusie. Op diverse fronten wordt bekeken hoe we de zaken kunnen aanpakken. Alles zal moeten worden verankerd in duidelijke afspraken. Of dat nu een pps-constructie naar Nederlands model is, een gemengde of een Vlaamse, dat moet nog worden uitgemaakt.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Mijnheer Van Malderen, u had het over het SAF en de voorwaarden die door het SAF naar voren waren geschoven. U hebt gelijk dat het SAF dat heeft gedaan, maar het is natuurlijk wel zo dat de bewindslieden in Nederland daar als zodanig niet door gebonden zijn. Het is alleen adviserend. Het ging over voorwaarden van Nederlandse kant. Als de Nederlandse minister er zelf niet over begint, dat zou ik dat zo houden. Er is ook geen probleem, want AWW is bezig met de aansluiting van de Tractaatweg op de A11.

Wat de treinontsluiting betreft, was er de vraag dat Vlaanderen zich daar niet tegen zou verzetten. We doen dat niet want er stond geen timing op. De NMBS kennende, gebeurt dat niet voor de 21e eeuw.

De veiligheid op het kanaal is intussen geregeld tussen gouverneur Denys en commissaris van de Koningin Peijs.

De verzilting is een gemeenschappelijke zorg en zit in de studie van de sluis.

Wat de verbreding en verdieping betreft, hebt u me eerder al eens geciteerd in de plenaire vergadering toen ik zei dat lengte en breedte niet elastisch zijn, maar diepgang wel. Het probleem van de kanaalverdieping doet zich dan ook nu niet voor. We willen gewoon een diepe zeeluis.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor de havenuitbreiding op Antwerpen-Linkeroever - 685 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, ik kondig alvast aan dat ik op 28 juni een vraag zal laten agenderen. Anders word ik niet gevraagd voor de taart.

Minister, over het Saeftinghedok kan enkel worden beslist op het moment dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is vastgesteld en gepresenteerd. Die MKBA is er niet, maar intussen is de trein wel op gang gekomen. Ik heb daar vroeger al voor gewaarschuwd.

Ik heb een tijdje geleden een actuele vraag gesteld over de bouwput waarin men voorzag rond het Saeftinghedok. Ik heb toen gezegd dat ik een beetje bang was voor de politiek van de voldongen feiten. En inderdaad, intussen is er een ontwerp en is de plenaire vergadering al samengeroepen.

Dat er nog geen voorlopige vaststelling is, heeft enkel te maken met het feit dat de N-VA zich verzet tegen de onteigening van een aantal bijkomende dorpen naast Doel, Ouden Doel en Rapenburg.

De plannen voor de havenuitbreiding op Antwerpen-Linkeroever worden uitgewerkt. Het gaat verder dan ooit voordien. Niet alleen is er het grote Saeftinghedok, maar nu komt er ook een ruimte voor industriële activiteiten. Het dorp Doel moet verdwijnen, dat weten we al lang, maar dat gebeurt nu samen met ongeveer 1000 hectare landbouwgebied en de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg.

Dit dok brengt problemen mee: een enorme verkeersstroom, congestie, extra luchtvervuiling, geluidsoverlast, sluipverkeer enzovoort. Dat gebeurt voor een dok waarvan we ons moeten afvragen of het wel zinvol is. Ook over de meerwaarde van eventuele andere investeringen in die zone is geen zekerheid. Ik verwijs daarvoor niet naar een studie van een groene studiedienst, maar naar de economischeontwikkelingsstudie van de haven van Antwerpen.

Minister, de haven van Antwerpen heeft in 2011 8,6 miljoen twenty feet equivalent units (TEU) verhandeld, maar als de huidige containerinfrastructuur optimaal zou renderen, heeft die een capaciteit van 16 miljoen TEU. Dat is het dubbele. Er is natuurlijk altijd een reserve of een marge nodig. Die 16 miljoen TEU zal nooit volledig kunnen worden gebruikt, maar zelfs als we rekening houden met een marge van 20 procent, is er momenteel zonder bijkomende investeringen nog altijd een capaciteit van 13 miljoen TEU. Het is dus maar de vraag of het Saeftinghedok zinvol is. In andere havens als Hamburg bouwt men nu nieuwe containerterminals met een veel grotere capaciteit per hectare, namelijk 32.000 TEU. In Antwerpen is het hoogste rendement momenteel 27.000 TEU per hectare per jaar.

De MKBA werd beloofd. Ook het Rekenhof heeft daarop aangedrongen. Het is toch normaal dat een dergelijke studie gebeurt voor belangrijke investeringen. Ook voor de Tweede Maasvlakte in Rotterdam werd een MKBA uitgevoerd. Het is vreemd dat deze Vlaamse Regering nu al bestemmingen vastlegt of investeringen plant, zonder dat de maatschappelijke gevolgen daarvan voldoende zijn ingeschat, niet economisch, maar ook niet sociaal en ecologisch. Dat is zeer vreemd, zeker in volle crisistijd. We kunnen ons op dit moment geen zottigheden van het type Doeldok veroorloven.

Indien de haven toch wil inzetten op nieuwe containertrafieken, kan de ruimteproductiviteit op bestaande containerterminals worden verhoogd. In dat geval volstaan de reservegronden op Linkeroever wellicht al om zelfs een hoge groei van containertrafieken op te vangen. Of er een draagvlak is voor dergelijke verregaande en peperdure infrastructuurinvesteringen, valt zeer te betwijfelen. Maar blijkbaar is de Vlaamse Regering daar niet echt mee bezig.

Minister, zal de Vlaamse Regering nu bij het begin van dit jaar een beslissing nemen over een ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), zonder dat er een MKBA zal zijn opgemaakt? Is dat geen vorm van onbehoorlijk bestuur?

Hebt u een idee van de kostprijs van het hele project? Bestaan er eerste ramingen? Hoe denkt de regering hiervoor de nodige financiering rond te krijgen, rekening houdend ook met de terughoudendheid van de financiële instellingen om zich nog te wagen aan megalomane projecten op dit ogenblik?

Allicht beseft u dat er de nodige controverse is over deze nieuwe havenuitbreiding. Gaat u ervan uit dat u alsnog een maatschappelijk draagvlak zult vinden voor dit project? Op welke wijze wordt het openbaar onderzoek over het nieuwe RUP voorbereid? Zal men in een vroege fase alle betrokkenen ten gronde informeren, eventueel nog voor de officiële aanvang van het openbaar onderzoek, zoals onlangs gebeurde door Infrabel met betrekking tot de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven? Of gaat men de confrontatie met de bevolking liever uit de weg?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik begrijp de bekommernissen van mijn groene collega. Ik ben in dit dossier altijd voorzichtig geweest, zeker omdat we weten dat de dorpskern Doel in dit verhaal zeer nadrukkelijk aanwezig is. We moeten de ontwikkelingszone Saeftinghe zien in een breder perspectief.

We zijn nu bezig met de opmaak van een GRUP voor het hele havengebied en dat is dringend nodig. Dat GRUP strekt zich uit over een belangrijk deel van de linkeroever en over de rechteroever. Dralen in dit dossier heeft een impact op ontwikkelingen die maatschappelijk niet gecontesteerd worden. Die ontwikkelingen worden ook mee gedragen en naar voren geschoven door bijvoorbeeld de natuurbeweging, ik merk het maar op. Wij zijn al lang vragende partij om in dit GRUP snelle voortgang te maken, al was het maar om onduidelijkheden weg te werken.

Tijdelijke natuurgebieden, minister, moeten langer in stand worden gehouden, wat ook extra kosten voor periodieke herinrichting met zich mee zal brengen. Uitstel van investeringsprojecten en de daaruit voortvloeiende werkgelegenheid is een probleem. De aanhoudende rechtsonzekerheid in het hele gebied, op de rechter- en op de linkeroever, voor alle bewoners, landbouwers en bedrijven is maatschappelijk niet aanvaardbaar. De steeds verder escalerende juridische procedures over de Beverse deelgemeente Doel zijn voor geen enkele partij een goede zaak.

U weet dat de havengemeenschap op 5 januari 2012 in een brief gericht aan u, de minister-president en minister Muyters heeft gevraagd dat er knopen zouden worden doorgesneden. Dan kunnen we verder. Wanneer krijgen we een definitieve afbakening van het GRUP? Wanneer komt die op de agenda van de Vlaamse Regering? Ik kan dat verzoek alleen maar onderschrijven. We kunnen van mening verschillen over de invulling van dat belangrijke maatschappelijke project, maar het wordt tijd dat er duidelijkheid komt, dat we weten waaraan we ons moeten houden. Hoe ver staat het met dit dossier?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, de heer Watteeuw hanteert een verkeerd uitgangspunt voor zijn vraag. De heer Penris heeft er al op gewezen: hier moet men uitgaan van het Havendecreet en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het gaat hier over de afbakening van het hele havengebied. Men is eigenlijk al in de jaren 1997 en 1998 begonnen met die opdracht. U zult dus begrijpen dat het wenselijk is dat die oefening stilaan wordt afgerond. Dit is een moeilijke evenwichtsoefening. Daar hebben we begrip voor. Er moet daadwerkelijk rekening worden gehouden met diverse elementen, met wonen, landbouw, haven en industrie, met natuurcompensaties. Minister, het verheugde me tijdens de nieuwjaarsreceptie met de

Antwerpse havengemeenschap te hebben gehoord dat u verdere stappen zet, uiteraard in verder overleg met zowel de minister-president, die bevoegd is voor de landbouw, als minister Muyters.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, het is minister Muyters die dit op de agenda moet zetten. Ik ben niet de initiatiefnemer in dezen. Ik ben echter bevoegd voor de openbare werken en vooral ook voor de havens, dus ben ik natuurlijk wel in sterke mate een belanghebbende.

Mijn antwoord zal misschien iets te uitgebreid zijn, maar ik vind dit een belangrijk dossier. Ik vind het van belang dat dossier in zijn context te schetsen. Het is al gezegd: met het oog op de ontwikkeling op langere termijn van de haven is al in 2006 een strategisch plan voor de haven opgemaakt. Die opdracht is ingeschreven in het regeerakkoord van 1999. Het strategisch plan beschrijft een streefbeeld voor de haven tot 2030 en stelt een aantal groeiscenario's voor.

Op 11 september 2009 heeft de Vlaamse Regering gekozen voor het in het plan-MER omschreven maatschappelijk meest haalbare alternatief (MMHA) als na te streven gewenste ontwikkeling voor de haven van Antwerpen, en dus ook voor de milderende maatregelen en natuurcompenserende maatregelen die ter zake moeten worden genomen. Die keuze is dus gemaakt in 2009. Dat plan-MER over het strategisch plan en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving is op 4 maart 2009 goedgekeurd door de dienst MER. Het brengt de effecten in beeld van de onderzochte groeiscenario's en stelt ook de maatregelen voor om die effecten te milderen en er op natuurvlak voor te zorgen dat de instandhoudingsdoelstellingen niet in het gedrang komen. Zo zal bijvoorbeeld ook de Liefkenshoekspoortunnel die bijhorende transportgroei mee opvangen. Dat alles kunt u daarin dus vinden.

De Vlaamse Regering heeft heel bewust gekozen voor dat MMHA-voorkeursscenario met een scenario van grote economische groei tot 2030, in evenwicht met leefbaarheid, duurzame mobiliteit, landbouw en natuurontwikkeling. Dat voorkeursscenario gaat ervan uit dat de capaciteit om containers te behandelen op langere termijn fors zal toenemen. Daarom heeft diezelfde Vlaamse Regering beslist om ruimte te reserveren voor een mogelijke uitbreiding van de Waaslandhaven met een tweede containerdok. Dat is dus niet uit de lucht komen vallen. Dit heeft zijn oorsprong in vroegere studies.

Het plan-MER voor de haven van Antwerpen beschrijft vervolgens een hele reeks effecten op mens en milieu. In het plan-MER worden ook een aantal acties en milderende maatregelen voorgesteld, om onder meer de effecten qua mobiliteit, lucht en geluid te milderen. Het gaat zowel over maatregelen die noodzakelijk zijn om de milieuproblemen aan te pakken als over maatregelen die gekoppeld zijn aan die economische havenontwikkelingen. Om alles gecoördineerd aan te pakken, hebben we beslist een processtructuur op te zetten en een procesmanager aan te stellen. Mijnheer Watteeuw, daarover heb ik ook al een vraag moeten beantwoorden. Ik weet echter niet of die van u kwam of van een ander lid. Er was heel de heisa over al die hectaren extra grond. Ik heb dat toen geduid in deze commissie. Dat heeft wel zijn oorsprong. We doen dat precies om ervoor te zorgen dat alles geordend kan verlopen.

Op 28 oktober van vorig jaar vond de plenaire vergadering plaats in het kader van de opmaak van het GRUP voor de afbakening van de zeehaven. Een volgende stap in dat proces is de voorlopige vaststelling van dat GRUP door de Vlaamse Regering. Een aantal leden vragen me dus dat dit spoedig zou gebeuren. Mijnheer Watteeuw, na die voorlopige vaststelling volgt een openbaar onderzoek, met alle mogelijke inspraakmomenten.

Wat die Ontwikkelingszone Saeftinghe betreft, verwijs ik naar het regeerakkoord 2009-2014. Daarin staat het volgende: "Het gebied Saeftinghe wordt ingericht als havengebied, overeenkomstig het maatschappelijk meest haalbaar alternatief van de plan-MER. Die invulling kan gefaseerd gebeuren en kan maritiem, industrieel of logistiek zijn, of een

combinatie ervan, in functie van de economische behoeften. De studies voor de realisatie van een opengetijdedok worden voortgezet.” En nu komt het: “Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd van de verschillende planopties. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaams Gewest worden toegepast.”

Op 23 juni 2011 werd in uitvoering van dit onderdeel van het regeerakkoord een oproep tot kandidaatstelling gepubliceerd voor de maatschappelijke afweging van verschillende invullingscenario's voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe. De opdrachtgevers zijn het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover.

De opdracht bestaat uit twee deelopdrachten. Een eerste deelopdracht bestaat uit een analyse van alle maatschappelijke aspecten die moeten toelaten een maatschappelijke afweging te maken van de verschillende scenario's voor de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe. Deze scenario's onderscheiden zich door een verschillende verhouding tussen de zeehavengerelateerde activiteiten: overslag, industrie en logistiek. De ligging van het gebied nabij een hoofdwaterweg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Een tweede deelopdracht kan pas worden uitgevoerd na afronding van de eerste deelopdracht. In deze tweede deelopdracht zal voor het uiteindelijk weerhouden invullingsscenario een MKBA worden uitgevoerd, uitgaande van de standaardmethodiek voor MKBA's, zoals in het regeerakkoord staat.

Deze studieopdracht werd inmiddels gegund en is op 9 januari 2012 van start gegaan. Voor de eerste deelopdracht is in tien kalendermaanden voorzien. De termijn voor de tweede deelopdracht bedraagt zes kalendermaanden. De Vlaamse Regering vindt het belangrijk dat, wat de timing betreft, voor de uitvoering van de maatschappelijke afweging van de verdere invulling van de zone Saeftinghe maximaal wordt gestreefd naar een gelijklopend traject met de procedure van het GRUP. Zoals ook heel duidelijk blijkt uit de hierboven geciteerde tekst uit het regeerakkoord, zullen er over de concrete invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe nog afzonderlijke beslissingen door de Vlaamse Regering moeten worden genomen.

Momenteel wordt het planologisch kader uitgewerkt voor het MMHA 2030. Pas daarna kunnen concrete projecten worden voorbereid. De komende jaren zal de procesmanager op basis van de inbreng van de betrokken administraties via de afgesproken halfjaarlijkse rapporten aan de Vlaamse Regering een steeds concreter zicht kunnen geven op het totaalplaatje van de havenuitbreiding en het flankerend beleid.

Het Vlaams regeerakkoord van 2009-2014 stelt dat het gebied Saeftinghe als havengebied zal worden ingericht. Het in opmaak zijnde afbakenings-GRUP zal een einde maken aan de huidige, al jarenlang bestaande rechtsonzekerheid inzake Doel. De rechtsonzekerheid aangaande Doel is in belangrijke mate het gevolg van de schorsing van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren door de Raad van State, in 2002. Een uitspraak ten gronde blijft ook in 2012 nog steeds uit.

De afgelopen dertig jaar zijn er immers al heel wat panden door de overheid aangekocht. In de woonkern van Doel zijn vandaag nog slechts elf woningen eigendom van privépersonen. Het GRUP zal ook een uitspraak doen over de gehuchten Ouden Doel, Rapenburg en Saftingen. Het huidige bestemmingsvoorschrift voor deze drie gehuchten is al 34 jaar 'havenuitbreidingsgebied'. Dat staat zo op het gewestplan van 1978. Het statuut van die drie gehuchten is dus al 34 jaar precair. Het afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen, dat momenteel wordt voorbereid, is dus cruciaal om aan alle betrokken bewoners rechtszekerheid te geven. Maar evenzo moet het GRUP aan de havenactoren rechtszekerheid kunnen bieden over de toekomstige mogelijkheden en grenzen van de havenontwikkeling.

Mijnheer Watteuw, u weet dat inzake de routeplanner, die wij hebben uitgewerkt in het kader van het project 'Versnelling Investeringsprojecten', een goede communicatie belangrijk is. Voor een aantal dossiers wordt dat al getest. Om het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' een grotere kans op slagen te geven, gebeurt ook de opmaak van het actieprogramma en de implementatie ervan bij voorkeur via een participatief proces.

Als het GRUP door de Vlaamse Regering voorlopig is vastgesteld, heeft iedereen inspraak, in het kader van het openbaar onderzoek van de lopende GRUP-procedure. De resultaten van het openbaar onderzoek zullen belangrijke informatie aanleveren op basis waarvan het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende onderdelen van het afbakenings-GRUP zal kunnen worden beoordeeld. Er is dus geen enkele intentie om de dialoog met de betrokken bevolking op een of andere wijze uit de weg te gaan. U verwees naar de spoorontsluiting. De informatievergaderingen worden georganiseerd in het kader van de plan-MER's. Vandaag bereiden wij een voorlopige versie van het GRUP voor. Nadien komt er daarover inspraak, en die wordt dan bekeken.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik wil toch een aantal elementen benadrukken. Het optimisme van de Vlaamse Regering inzake de evolutie van de containertrafiek is enorm. Ik heb hier de capaciteit van het Deurganckdok vermeld: die wordt niet helemaal benut. Ik wil erop wijzen dat de krant De Tijd heeft gesteld dat het Deurganckdok zeven jaar na de ingebruikname nog steeds maar op 12 procent van zijn capaciteit draait. Bovendien heeft de topman van de Antwerpse haven, de heer Bruyninckx, tijdens zijn toelichting aan de Antwerpse gemeenteraad op 14 september 2011, verklaard dat met betrekking tot de containertrafiek in de hele Hamburg-Le Havre range de komende jaren een neergang wordt verwacht. Die neergang zal overigens nog een hele tijd blijven duren. Ook andere bronnen geven aan dat de vroeger – toen het idee van een Saeftinghedok is ontstaan – gehanteerde groeiscenario's helemaal niet zullen worden gevolgd. Het lijkt me dan ook belangrijk de kostprijs van heel dit project te kennen. Op die vraag heeft de minister nog geen antwoord gegeven.

Ik hoop dat het planningsproces zal verlopen op de manier die de minister net heeft toegelicht. Volgens de minister zal er een MKBA komen. Ik heb geen redenen om daaraan te twijfelen. Er moeten in dit verband echter nog een paar bemerkingen worden gemaakt.

Het Vlaams regeerakkoord maakt melding van het MMHA van het plan-MER. De minister heeft dit citaat duidelijk aangehaald. Wat nu voorligt, gaat echter een stuk verder. De uitbreiding van de haven is een stuk ruimer dan wat in de plan-MER staat. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ik stel vast dat er een schaalvergroting is.

Minister Hilde Crevits: Ik heb dat probleem naar aanleiding van een vroegere vraag om uitleg al eens uitgeklaard. Ik wil die discussie nog wel eens voeren, maar ik heb het al eens uitgelegd. Dat stond op de eerste pagina van de krant. Dat bericht was echter fout. Ik heb al uitgelegd wat de fout precies was. Ik verwijs naar het verslag van die commissievergadering.

De voorzitter: Dat punt is toen inderdaad zeer uitgebreid behandeld. Ik herinner me dat daar heisa rond is ontstaan.

De heer Filip Watteeuw: Het klinkt natuurlijk mooi. In concreto zal het echter betekenen dat die dorpen zullen verdwijnen. Er zullen duizend innames zijn. Er zullen onteigeningen volgen. Dat is niet niets.

Bovendien zijn een aantal andere problemen ook nog niet opgelost. Het huidig gewestplan plaatst rond de kerncentrale van Doel een perimeter van 1800 meter. Het is inmiddels duidelijk waarom een veiligheidsperimeter nodig is. Ik veronderstel dat ik daar niemand meer van hoeft te overtuigen. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ik hoop het. In elk geval moet ik na de gebeurtenissen in Fukushima allicht niemand meer overtuigen. In het huidige ontwerp staat echter nergens een veiligheidsperimeter rond de kerncentrale van Doel vermeld. Ik vind dat vrij verregaand.

Tot slot wil ik nog een opmerking maken over de manier waarop beslissingen worden genomen. In het verslag van de plenaire vergadering staat dat het gemeentebestuur van Beveren heeft laten weten dat nooit openlijk is verklaard dat Ouden Doel en Rapenburg

zouden moeten verdwijnen. Het is jammer dat de burgemeester van Beveren niet aanwezig is. Dit is in elk geval nog onduidelijk. Ik hoop dat het verdere planningsproces op een betere manier zal verlopen. Minister, in elk geval denk ik niet dat u me ooit van de zinvolheid van dit project zult kunnen overtuigen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik vind dat de heer Watteeuw correct moet zijn en juiste informatie naar voren moet brengen. Het gaat hier niet over het Saeftinghedok. Hij blijft daar iedere keer op terugkomen.

Volgens de heer Watteeuw is het niet nodig een nieuw dok aan te leggen en liggen de cijfers voor containertrafiek lager dan was vooropgesteld. Wie nu naar de werkelijke cijfers van de Antwerpse haven kijkt, zal merken dat vorig jaar net weer een recordjaar was. Dat is deze week gecommuniceerd. De cijfers zijn zelfs beter dan op het einde van vorig jaar was gesteld.

Ik vind het spijtig dat de heer Watteeuw zo weinig luistert naar wat de minister hier allemaal zegt. Hij is niet bereid in dit dossier te groeien en met wijsheid tot de juiste besluitvorming te komen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Na dergelijke woorden durf ik bijna niets meer te zeggen. Het is logisch dat de heer Watteeuw en ik het niet over alles eens kunnen zijn. In dat geval zouden we in dezelfde partij zitten. Dat zou natuurlijk ook een mogelijkheid zijn. In verband met dit dossier is dit in elk geval niet zo.

Ik wil twee zaken scheiden. Het voorlopig vastgesteld RUP vormt hopelijk de voorbode van zekerheid. Die zekerheid moet er komen. Dat is voor iedereen beter. Onzekerheid is immers een bron van onrust. Dat kunnen we daar nu best vermijden.

Ik heb getracht uit te leggen hoe we dit stapsgewijs willen aanpakken. Misschien heb ik te snel gesproken. Ik heb geciteerd wat in het Vlaams regeerakkoord over de mogelijke invullingswijzen van het gebied rond Saeftinghe staat. Dit moet worden onderzocht. Er moeten een MMHA en een MKBA komen. Wat dit punt betreft, kan ik niet duidelijker zijn.

Volgens de heer Watteeuw is de grond die we aanduiden, nog veel groter. Ik heb dat al uitgelegd. Aangezien in dit gebied sociale bemiddeling moet plaatsvinden, is een grotere zone aangeduid. Op die manier geven we meer mensen de kans op grondruil en dergelijke in te tekenen.

Ik moet eens nakijken wie die vroegere vraag om uitleg heeft gesteld. Het was in elk geval een partijgenoot van de heer Watteeuw. *(Opmerkingen)*

Dat klopt. Het was de heer Peeters.

Ik had de indruk dat de discussie uitgeklaard was na het exposé van de heer Peeters. Dat was zeer verhelderend. Misschien moet u het verslag eens lezen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Alles is gezegd, voorzitter.

Minister, uw antwoord was omstandig, maar voor mij was het in elk geval niet overtuigend.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■