

vergadering **C260 – OPE17**
zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 juni 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het verdwijnen van de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg voor de nieuw geplande uitbreiding van de haven van Antwerpen - 1849 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) inzake telewerk en mobiliteit - 1857 (2011-2012)	12

■

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het verdwijnen van de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg voor de nieuw geplande uitbreiding van de haven van Antwerpen - 1849 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, de Vlaamse Regering heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor het havengebied van Antwerpen voorlopig vastgesteld. Het is een belangrijk uitvoeringsplan, omdat er diverse uitbreidingen in staan op de linkeroever van de Schelde. De Saeftinghezone van meer dan 1000 hectare zit er ook in. In die zone zou naast het Deurganckdok een tweede getijdendok kunnen worden aangelegd. Er is ook sprake van de verlenging van het Verrebroekdok en van een tweede zeesluis.

Voor deze nieuwe havenontwikkeling en de daartoe noodzakelijke natuurcompensaties, iets dat Europa oplegt, moeten diverse woonzones wijken. Het meest verregaand blijft het verdwijnen van het dorp Doel. Daarover hebben we al vaak gesproken. Nu komen er nog andere woningen en dorpen bij: Ouden Doel en Rapenburg. De mensen die daar nu wonen, willen niet weg. Het lijkt erop dat we daar een nieuw conflict krijgen, zoals bij Doel.

Dit conflict ontstaat uiteindelijk omdat de Vlaamse Regering niet bereid is om de kosten te betalen voor het beveiligen van deze woonzones tegen overstromingen. Men weigert ook meer geld uit te geven voor natuurcompensaties op een andere plek. De regering kiest voor de goedkoopste oplossing en offert dus de bestaande woningen en woonzones op.

Mensen uit de N-VA, uw coalitiepartner, zeggen dat er wel degelijk andere oplossingen waren. Bruno Stevenheydens, de fractiesecretaris van de N-VA in het Vlaams Parlement en gemeenteraadslid, zegt dat de N-VA diverse keren tijdens vergaderingen van de Vlaamse Regering studiewerk heeft gepresenteerd, waaruit blijkt dat die beide dorpen behouden kunnen blijven, en dat dat ook gewenst is. Het materiaal is er om een goede beslissing te nemen en toch doet men dat niet. Hij zegt dat hij het omstandig heeft uitgelegd, maar dat men er toch niet op wil ingaan. Natuurspecialisten van Natuurpunt bijvoorbeeld zeggen dat het absoluut dezelfde waarde zou hebben en dat die compensaties er zouden zijn, maar men wil niet af van het plan. Bruno Stevenheydens vermoedt dat er druk is van het Havenbedrijf.

Naast de natuurcompensaties is het nog de vraag in hoeverre die ontwikkeling echt nodig is. Het is gemakkelijk om te zeggen dat de uitbreiding van de haven noodzakelijk is en dat we daarin moeten meestappen. Maar kan dat ook worden beargumenteerd? De Economische Ontwikkelingsstudie van 2005, een document van de Antwerpse haven zelf, stelt dat het eigenlijk niet noodzakelijk is voor al wat te maken heeft met industriële activiteiten. Daarvoor moeten we niet gaan zoeken in het Waasland, in Doel en omgeving. Dan kun je enkel de conclusie trekken, als het niet nodig is voor de klassieke activiteiten, dat het gaat over de containeractiviteiten. Ik kan enkel vaststellen dat ook daar de noodzaak van die uitbreiding niet duidelijk is.

Het Deurganckdok, dat toch al een tijdje bestaat, had als geschatte capaciteit 6,4 miljoen twenty feet equivalent units (TEU). Andere organisaties die dit beoordelen, onder andere PSA en Antwerp Gateway, stellen dat de capaciteit van het Deurganckdok 9,2 miljoen TEU is. In 2010 zaten we tussen ongeveer 1,2 en 1,4 miljoen TEU. Het overschot van het Deurganckdok is 7,8 miljoen TEU. Opvallend is ook dat de evolutie van die cijfers ongelofelijk traag gaat. Daar zit geen groei in. Daar bevindt zich blijkbaar niet echt de grote vraag.

De capaciteit van de rest van de haven is ongeveer 10 miljoen TEU. Daarvan wordt een 7 miljoen TEU gebruikt op de rechteroever. Op de rechter- en linkeroever samen is er een

overschot van ongeveer 10,8 miljoen TEU. De huidige containertrafiek in 2011 was 8,7 miljoen TEU en in 2010 8,4 miljoen TEU. Dat betekent dus dat de overschotten op de linker- en rechteroever goed zijn voor 10, 8 miljoen TEU. De containertrafiek was in 2011 goed voor 8,7 miljoen TEU en in 2010 voor 8,4 miljoen TEU. De totale capaciteit bedraagt meer dan 19 miljoen TEU, bijna 20 miljoen TEU. Wij benutten vandaag dus nog niet eens de helft van de capaciteit. Zelfs met enorme groeiritmes zullen wij de komende dertig jaar nog overschotten realiseren. Tot 2040 worden wij zelfs met een grote groei en met de bestaande technieken niet met capaciteitsproblemen geconfronteerd. Op dit ogenblik blijven wij 10 procent onder het meest optimistische scenario van de economische ontwikkelingen. Men moet ook beseffen dat de productieve aanwending van de ruimte in de havens voortdurend toeneemt. Voor Antwerpen gaat men uit van een zeer lage ruimteproductiviteit: 26.000 containers per jaar en per hectare. Voor Hamburg is dat bijvoorbeeld 35.000 containers per jaar en per hectare. Die uitbreiding is dus niet noodzakelijk.

Onder meer de minister-president zei onlangs dat de uitbreiding economisch noodzakelijk is. Hij stelt dat de haven niet zonder kan. Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Een: kunt u zwart op wit bewijzen dat deze nieuwe havenuitbreiding echt nodig en rendabel is? Misschien zult u verwijzen naar een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die dat zal aantonen, maar vandaag staat men al heel ver. Men kan eigenlijk nog moeilijk terug. Op welke concrete cijfers beroept u zich om te stellen dat de uitbreiding nodig is? Twee: is nauwkeurig bestudeerd of een scenario mogelijk is waarbij geen bijkomende woningen en gehuchten moeten sneuvelen? De N-VA stelt die vraag ook, en dat is ook het geval voor de CD&V-burgemeester van Beveren, die spijtig genoeg niet hier is. Een burgemeester die wordt geconfronteerd met twee dorpen in zijn gemeente die moeten verdwijnen, zou hier toch aanwezig moeten zijn. Zijn er alternatieve locaties gezocht voor de natuurcompensaties? Hoeveel zou een dergelijk scenario kosten?

– *De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Drie: aangezien het helemaal niet zeker is dat er ook op korte termijn infrastructuurwerken in het dorp Doel of in de genoemde gehuchten en zone rond Doel zullen worden uitgevoerd, vraag ik me af of het voor de regering niet bespreekbaar is om een tijdelijke bestemming en functie te geven aan het dorp Doel en de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg. Is in de instelling van een tijdelijk woon- en pachtrecht voorzien? Kan men daarbij lessen trekken uit de maatregelen die in het dorp Doel van kracht waren en zijn? In elk geval moet het mijns inziens de bedoeling zijn dat, zolang er bewoning en activiteit is, deze woonzones ook echt veilig en leefbaar blijven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, ik sluit mij graag aan. Onze factie is bijzonder tevreden over de daadkracht van de Vlaamse Regering. Want na 13 jaar worden dankzij het afbakenings-GRUP knopen doorgesneden. Volgens mijn informatie zal het openbaar onderzoek over dat afbakenings-GRUP morgen starten en zullen de bekommernissen die er op lokaal vlak zeker nog zijn, nog kunnen worden opgenomen.

In tegenstelling tot wat de heer Watteeuw zegt, is het al dan niet definitief vastleggen van het afbakenings-GRUP niet enkel belangrijk voor de economie, maar ook voor de natuur. Zijn kijk op het probleem is wat eenzijdig. Er zijn immers een aantal noodzakelijke natuurontwikkelingsprojecten – compensaties – die niet kunnen worden gerealiseerd zonder een afbakenings-GRUP.

De voorzitter: De heer Dehandschutter heeft het woord.

De heer Lieven Dehandschutter: Voorzitter, minister, collega's, ik ben geen lid van deze commissie, maar als volksvertegenwoordiger voor de N-VA uit het Waasland vind ik het niet meer dan gepast om hier een en ander over het partijstandpunt te zeggen. De huidige uitbreidingsplannen van de haven van Antwerpen zijn meer dan 12 jaar oud. Zowel in het

oorspronkelijke planproces als de plan-MER werden beide gehuchten – Ouden Doel en Rapenburg – niet bedreigd. Pas op 11 september 2009 werd op basis van een toegevoegde nota beslist om Ouden Doel en Rapenburg niet te behouden. Deze toevoeging gebeurde vrij geruisloos, want de inwoners van beide gehuchten en het merendeel van de Beverse gemeenteraadsleden werd daarvan niet op de hoogte gebracht.

Ouden Doel en Rapenburg – ooit deelgemeenten van Doel, nu deel van de gemeente Beveren – zijn twee gehuchten op een boogscheut gelegen van de Zeeuws-Vlaamse grens, in de onmiddellijke nabijheid van het gehucht Prosperpolder, dat deel uitmaakt van de vroegere deelgemeente Kieldrecht. Het zijn dus unieke stukjes Vlaanderen. Rapenburg is onlangs heel mooi in beeld gebracht in de pers, met zijn dijkhuisjes uitkijkend op polders en een kunstmatig gecreëerd natuurgebied. Ouden Doel is een woonlint, rijkelijk bedeed met charmante huizen dat uiteindelijk dicht bij de Schelde eindigt. Het is samen met een aantal woningen in Doel het laatste erfgoed dat ons rest op de Linkerscheldeoever tussen Antwerpen en de Nederlandse grens in die polder die ooit op de natuur is gewonnen.

De voorbije maanden en jaren heeft N-VA achter de schermen getracht een en ander te bewerkstellingen om de gehuchten – waaronder ook Saeftinghe – te vrijwaren. In eerste instantie deden we dat door een initiatief begin oktober 2011 om beide gehuchten uit het onteigeningsplan – onderdeel van het ontwerp-GRUP Havenuitbreiding – te halen. We hebben echter moeten vaststellen dat we daar onvoldoende in werden gesteund, ook al heeft de burgemeester van Beveren het nodig geacht om al rond te bazuinen dat de toekomst van de twee gehuchten er goed uitzag.

De N-VA heeft herhaalde keren gepleit voor het behoud van Ouden Doel, Rapenburg en Saeftinghe. In opdracht van minister Muyters werd er ook een studie uitgevoerd waaruit bleek dat het technisch mogelijk was en ook maatschappelijk gewenst die te behouden. Ook daarna hebben we helaas moeten vaststellen dat we onvoldoende steun kregen.

Van het GRUP ligt thans de voorlopige vaststelling voor. Zoals de heer de Kort zei, start morgen het openbaar onderzoek en loopt het tot en met 6 augustus. Het loopt dus voor een stuk tijdens de vakantieperiode. Dat neemt echter niet weg dat er in het Waasland een grote bezorgdheid leeft over de impact van de havenuitbreidingsplannen die men via dit GRUP wil realiseren, zowel wegens de onzekere economische verwachtingen, als wegens de impact op de mobiliteit, de grootschalige grondinname en de onteigeningsplannen.

Hoe dan ook leeft er bij velen de hoop – niet alleen de stille hoop – dat de gehuchten alsnog zouden kunnen worden gevrijwaard. Het gaat er bij velen moeilijk in dat wegens economische imperatieven de natuur voor een stuk plaats moet ruimen en dat ter compensatie van die natuur uiteindelijk de mensen zelf worden getroffen en gezocht om elders onderdak te vinden. Die logica gaat er bij vele mensen zeer moeilijk in en is door beleidsverantwoordelijken ook moeilijk te verklaren.

Voorzitter, dat is het standpunt van de N-VA.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Andere collega's hebben reeds aangehaald dat de plaatselijke bestuursleden van vooral N-VA en CD&V een totaal andere kijk hebben op dit dossier dan hun ministers in de Vlaamse Regering. De fractiesecretaris van de N-VA in het Vlaams Parlement spreekt zelfs van een “onbehoorlijke beslissing van de Vlaamse Regering”. Ouden Doel en Rapenburg zullen echter spijtig genoeg moeten verdwijnen, want volgens minister Muyters “gaat het maatschappelijk belang in deze aangelegenheid boven het individueel belang.”

Minister, collega's, voor het Vlaams Belang zijn polders en landbouwgebied even belangrijk als haven- en industriegebied. Voor ons – dat hebben we vroeger ook gezegd – mogen mensen nooit wijken voor vogels.

Het is dan ook vanuit menselijk oogpunt dat het Vlaams Belang Beveren en het Vlaams Belang Antwerpen de Vlaamse Regering vragen om de havenuitbreiding op Linkeroever niet als alibi te gebruiken om nog maar eens in de naam van Europa waardevol landbouwgebied op te offeren voor de groene beweging. Voor het Vlaams Belang kunnen Ouden Doel en Rapenburg vreedzaam voortbestaan naast het nieuw ontwikkelde havengebied.

Minister, ik hoop dat u hier rekening mee zult kunnen houden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik dank u voor deze sympathieke vragen.

Ik hoor mensen zeggen dat de N-VA ertegen is. Het gaat hier wel over een voorlopige vaststelling van een GRUP. Ik weet niet of u weet wie dat binnen de Vlaamse Regering in principe initieert? De minister van Ruimtelijke Ordening, die deze legislatuur een minister van de N-VA is. Hij heeft dat geïnitieerd binnen de Vlaamse Regering en wij hebben dat zeer collegiaal op de ministerraad goedgekeurd.

Het GRUP is enkele weken geleden vastgesteld. Het is een voorlopige vaststelling, dat weet u allemaal. Dat betekent dat er nog een procedure moet worden doorlopen. De voorlopige vaststelling is genomen op 27 april 2012. De plannen worden nu onderworpen aan een openbaar onderzoek, waarbij uiteraard inspraak mogelijk is van al wie dat wenst. Vanaf 8 juni, morgen, tot 6 augustus ligt het GRUP ter inzage op de gemeentehuizen van Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stabroek en Zwijndrecht, alsook op het stadhuis in Antwerpen.

Die plannen zullen ook worden voorgesteld op twee infomarkten, in Kallo en in Stabroek. Op die infomarkten kan al wie dat wenst en daar geïnteresseerd in is, alle informatie verkrijgen over duurzame haven- en natuurontwikkeling die een evenwicht zoekt tussen economische welvaart, werken, wonen, landbouw en natuur. Medewerkers van de betrokken overheidsdiensten en van de haven zullen iedereen wegwijs maken in de nieuwe plannen. Ook zal worden uitgelegd hoe men zelf aan het openbaar onderzoek kan deelnemen. Na het openbaar onderzoek en de verwerking van de adviezen, opmerkingen en bezwaren volgt de definitieve vaststelling van het GRUP. Dat weet u allemaal vast wel.

Tijdens die infomarkten zullen ook de begeleidende maatregelen aan bod komen. U kon in het verslag van de Vlaamse Regering lezen dat de Vlaamse Regering gelijktijdig met het GRUP ook een zogenaamd sociaal begeleidingsplan heeft goedgekeurd om de maatschappelijke gevolgen van die onteigeningen weg te nemen of te verzachten. In dat sociaal begeleidingsplan zijn onder meer maatregelen bepaald voor bewoners, zoals een premie voor de herinrichtingskosten van een nieuwe woonst of een voorrangspositie voor sociale huisvesting.

U weet dat wij ook een bemiddelaar hebben aangesteld die de mensen zal begeleiden naar een op maat gesneden oplossing. Bovendien wil de Vlaamse Regering, in nauwe samenwerking met de gemeente Beveren, een aantal beslissingen nemen en budgetten uittrekken om herhuisvestingsmogelijkheden te creëren. Het is de bedoeling om de bewoners van Ouden Doel en Rapenburg de kans te geven hun woon- en leefkwaliteit voort te zetten in de onmiddellijke omgeving van waar ze vandaag wonen. Om die reden is Prosperdorp de eerste keuze.

Tot hier de stand van de procedure. Het is belangrijk dat ik die schets. Het is een voorlopige vaststelling, de definitieve vaststelling moet nog komen. Alle regels worden gevolgd. Er komt ook een openbaar onderzoek, dat straks zal starten. Het loopt inderdaad tot in de vakantie, maar nu is het alleszins nog geen vakantie. Het onderzoek loopt tot half augustus, dus de geplande periode is ruim. Mocht u eraan twijfelen, kan ik u bevestigen dat de Vlaamse Regering rekening houdt met alle bezwaren en verzoeken die binnenkomen – zoals we trouwens altijd doen –, naar aanleiding van de vaststelling van het definitieve GRUP.

Ik kom tot het inhoudelijke luik. Het gewestplan dateert van 1978. Ik wil u erop wijzen dat het ruimtelijk havenareaal in het gewestplan van 1978 aanzienlijk groter was dan de huidige plannen die op de rechter- en linkerscheldeoever het havengebied afbakenen. De geplande uitbreiding van de haven van Antwerpen is in wezen een inkrimping van het havengebied in vergelijking met het gewestplan van 1978. Het gaat om een inkrimping met meer dan 1000 hectare.

Binnen die zone beschrijft het strategisch plan voor de haven van Antwerpen een streefbeeld voor de haven tot 2030. Het was de eerste keer dat op een dergelijke schaal in langetermijnperspectief een strategisch planningsproces werd opgezet. Het strategisch plan is gefundeerd op de visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin zeehavens omschreven worden als economische poorten. Uit die context zal men bekijken hoe de toekomst er duurzaam kan uitzien.

De plancontext wordt gevormd door een aantal functies in het gebied en is onderbouwd door talrijke, ook economische, studies. Bij de opmaak van het strategisch plan voor de haven werd rekening gehouden met volwaardige natuurontwikkeling. Twee collega's hebben daar ook naar verwezen. Die volwaardige natuurontwikkeling vormt de basisvoorwaarde. Daarnaast zijn de leefbaarheid van woonkernen, een acceptabel niveau van mobiliteit, een economisch leefbare landbouw, ruimte voor verwerking van baggerspecie, het respecteren van milieugebruiksruimte en integraal waterbeheer de randvoorwaarden.

Het strategisch plan is tot stand gekomen na een zeer uitgebreid overlegproces met alle betrokken stakeholders en actoren. Het planproces nam ongeveer zeven jaar in beslag, van halfweg 1999 tot halfweg 2006. Het voorkeursscenario is breed gedragen. Dat blijkt onder meer uit een motie van de gemeente Beveren van dinsdag 15 mei 2012, waarin de gemeente de verankering van het strategisch plan als toekomst voor de haven principieel ondersteunt. Het is dus niet zo dat de gemeente dat niet steunt.

Op het verdwijnen van de gehuchten Rapenburg en Ouden Doel kom ik in uw volgende vraag terug.

Op 11 september 2009 heeft de Vlaamse Regering gekozen voor wat in het plan-MER omschreven wordt als het maatschappelijk meest haalbare alternatief (MMHA). Dat MMHA is de na te streven gewenste ontwikkeling voor de haven van Antwerpen. Tegelijk heeft de regering er ook voor gekozen om de milderende en natuurcompenserende maatregelen ter zake te nemen.

De Vlaamse Regering heeft met dat MMHA-voorkeursscenario eveneens gekozen voor een scenario van grote economische groei tot 2030. De bedoeling van de Vlaamse Regering was en is de bevestiging van de ambitie om de haven van Antwerpen verder uit te bouwen als grootste zeehaven in Vlaanderen en als main port in de Hamburg-Le Havre range.

Collega's, het klopt dat de crisis in 2009 geleid heeft tot een sterke en onverwachte daling van de maritieme trafiek. Het herstel van de economie en de trafiekvolumes verliep moeizaam en is wellicht nog niet volledig achter de rug. In 2011 zagen we wel dat de trafiekcijfers voor de haven van Antwerpen al opnieuw op het niveau zaten van voor de crisis.

In 2006 kon men uiteraard niet voorspellen dat die financiële crisis zou toeslaan en dat dit een effect zou hebben op de maritieme trafiek. Ook vandaag is het moeilijk om precies in te schatten hoe de geglobaliseerde wereldeconomie verder zal evolueren. Ik verwijs naar de talrijke vragen om uitleg en actuele vragen die door de collega's worden gesteld over de nood om de toekomst van de haven van Antwerpen duurzaam te verankeren, zeker als je kijkt naar de regels in de ons omringende landen, zoals in Nederland.

Het GRUP moet ons het juridisch kader bieden waarbij het volledige havengebied van Antwerpen de klanten van de toekomst zal aantrekken door nu reeds werk te maken van het

versterken en verder uitbouwen van het multifunctioneel karakter van de haven. In de ons omringende buurlanden zijn er ook veel havenuitbreidingsprojecten, zoals de Tweede Maasvlakte in Rotterdam, het project Port 2000 in Le Havre en de JadeWeserPort in de Duitsland.

Met de voorlopige vaststelling van het GRUP heeft de Vlaamse Regering haar beslissing van 2009 nu consequent omgezet in ruimtelijke termen. De eerdere keuze van de Vlaamse Regering voor een voorkeurscenario voor grote economische groei houdt in dat we nu in ruimte moeten voorzien om die groei mogelijk te maken. Met ongeveer 1000 hectare betekent de Saeftinghezone uiteraard – dat kan niet worden ontkend – een belangrijke uitbreiding van de huidige Waaslandhaven. Er loopt momenteel in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen een studie voor een maatschappelijke afweging en kosten-batenanalyse, die moet aangeven wat de meest optimale invulling is, zowel wat de infrastructurele ontwikkeling als de timing en fasering van aanleg en ingebruikname van de Saeftinghezone betreft. Men onderzoekt dus wat de meeste kansen en opportuniteiten oplevert. Dat is volledig in overeenstemming met ons Vlaams regeerakkoord 2009-2014.

Ik citeer eventjes: “Het gebied Saeftinghe wordt ingericht als havengebied overeenkomstig het meest maatschappelijk haalbaar alternatief van de plan-MER. De 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. Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd van de verschillende planopties. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaamse Gewest worden toegepast.” Gezien de doorlooptijd van de voorbereidende onderzoeken en procedures zal een definitieve beslissing over de invulling van de ontwikkelingszone Saeftinghe sowieso pas in de volgende legislatuur aan de orde zijn.

De keuze voor het voorkeursscenario of het MMHA heeft uiteraard een impact op de huidige bewoning in enkele poldergehuchten. Heel wat van de nieuwe bestemmingen, zoals havengebied, dokken, ontsluitingsinfrastructuur en overstromingsgebieden, maken het moeilijk om dat te laten samengaan met verdere bewoning. Zelfs zonder een ontwikkeling van de Saeftinghezone zal de druk op de aanwezige bewoning door de steeds intensievere havenactiviteiten tot een erosie van de leefbaarheid leiden.

Het klopt, collega's, dat de Vlaamse Regering een aantal scenario's heeft laten onderzoeken waarbij de randvoorwaarden voor het behoud van de gehuchten Ouden Doel en Rapenburg in kaart zijn gebracht. Bij de uiteindelijke beslissing zijn criteria afgewogen, zoals de erfgoedwaarde, de woonkwaliteit in de nieuwe situatie, de kostprijs, het aantal getroffen mensen, de waterhuishouding, de bereikbaarheid, de veiligheid, de compatibiliteit met het Nooddecreet en de impact van het behoud op het omliggende natuurgebied. Er zijn ook alternatieve locaties voor natuurontwikkeling onderzocht. Voor verschillende van deze alternatieve scenario's zijn de kosten, omwille van onder meer de specifieke situatie, in verhouding tot de verwachte baten en levensomstandigheden te hoog. Het klopt dus dat er is geoordeeld dat de kost te hoog is in vergelijking met de baten, maar het is wel onderzocht.

De bewoners van Ouden Doel en Rapenburg zijn in de paasvakantie bevestigd door de bemiddelaar en de procesmanager, die de resultaten hebben gerapporteerd aan de Vlaamse Regering. Een van de meest eenduidige conclusies was dat de mensen de onzekerheid bevestigd zijn en duidelijkheid wensen over de toekomst. We zijn niet over één nacht ijs gegaan. Die afweging is grondig gebeurd. We hebben alle elementen naast elkaar gelegd en daarna hebben we als Vlaamse Regering geoordeeld dat er geen garantie kan worden gegeven dat de bewoning in de twee gehuchten ook in de toekomst met een voldoende leefbaarheid zal kunnen blijven samengaan met de estuariene natuur.

Mijnheer Watteuw, u weet dat een groot deel van de Linkerscheldeoever, inclusief Ouden Doel en Rapenburg, al in 1978 op het gewestplan bestemd is als havenuitbreidingsgebied. De overheid heeft daarom sinds de jaren 80 in dit gebied een beleid gevoerd dat gericht is op de

vrijwillige aankoop van gebouwen. Meer dan 80 procent van de woningen die gevat zijn door het voorliggende ontwerp van GRUP is nu al eigendom van de overheid. Naarmate de verschillende deelgebieden van het nieuwe GRUP gerealiseerd worden, zullen de resterende woningen worden verworven. De overeenkomsten met de bewoners in woningen die al eigendom zijn van de overheid, moeten uiteraard worden opgezegd. Met elke bewoner moeten correcte afspraken worden gemaakt. Dat is evident.

Collega's, aangezien er vandaag nog geen duidelijkheid is over de start van de uitvoering van het project, moeten wij nu nog geen afspraken maken. Een tijdelijk woonrecht is vandaag niet aan de orde, omdat die woningen pas verworven of ontruimd zullen moeten worden als de start van de uitvoering van dat project nadert. Wie daar woont, kan daar op dit ogenblik uiteraard gewoon blijven wonen. Het openbaar onderzoek moet nog van start gaan.

Voor de woonkern van Doel blijven de eerdere beslissingen van de Vlaamse Regering van toepassing. Het goedgekeurde GRUP zal een einde maken aan de rechtsonzekerheid en de Vlaamse Regering toelaten haar beleid verder te zetten. Collega's, voor mij is het belangrijk dat we in dit dossier duidelijkheid scheppen en dat er rechtszekerheid komt. Daarom hebben we nu het GRUP voorlopig vastgesteld. Na de inspraakprocedures zal het GRUP definitief worden afgesproken. Het is zeker niet zo dat we ons niet zouden bekommeren om de menselijke impact van de genomen beslissingen.

We hebben, tegelijk met de beslissing over het GRUP, gezorgd dat er een grondenbank operationeel wordt. Die moet ervoor zorgen dat landbouwers die in het gebied wonen hun gronden kunnen ruilen voor gronden elders. Ze kunnen ook rekenen op vergoedingen voor omschakeling van teelt of voor bedrijfsverplaatsing en op persoonlijke begeleiding. Ook voor de landbouwers geldt dat niet alles uit het GRUP van vandaag op morgen gerealiseerd zal zijn. Het is voorlopig vastgesteld. Dat wil zeggen dat de landbouwers zo veel mogelijk de tijd krijgen om op zoek te gaan naar alternatieven en om hun gronden te bewerken tot er effectief een herinrichting zal plaatsvinden.

De heer Filip Watteuw: Minister, bedankt voor uw antwoord. U hebt gelijk dat het een beslissing is die onder meer door een N-VA-minister is genomen. Ik heb het standpunt van een aantal N-VA'ers aangehaald.

Minister Hilde Crevits: Het is van de hele regering.

De heer Filip Watteuw: Ja, u hebt gelijk. De heer Dehandschutter heeft bevestigd dat er in de N-VA wel wat onvrede over is. Ik zou zeggen: de N-VA'ers zijn toch welkom op de protestmars op 24 juni. Ik hoop dat er leden van de N-VA aanwezig zullen zijn. Als men dan nog wat mailverkeer organiseert, weten we wat te doen tijdens de plenaire vergaderingen begin juli.

Minister, sommigen proberen te doen of er enkel een keuze is tussen bewoning en natuurcompensaties. Dat is natuurlijk niet zo. De eerste stap is: is die uitbreiding nodig? Ik neem geen genoegen met de slagzin: "De Antwerpse haven moet die uitbreiding krijgen, want die is levensnoodzakelijk." Dat is niet voldoende. Ik wil duidelijke cijfers. U verwijst naar vroegere studies, maar ik heb cijfers gegeven. Zoals het nu zit, is die uitbreiding niet nodig. Dat is niet gefantaseerd. Het is toch duidelijk dat de Economische Ontwikkelingsstudie, die opgenomen was in de plan-MER, al stelde dat er voor industriële activiteiten en maritieme ontwikkelingen naast containers geen nood aan havenuitbreiding is. Het gaat dus enkel over die containers.

Ik wijs u erop dat in het regeerakkoord over het gebied Saeftinghe staat dat die uitbreiding zal gebeuren in functie van de economische behoefte. Voor de industriële activiteiten en de maritieme ontwikkelingen is die behoefte er niet. Dan is de vraag of die er wel is voor de containers. Ik heb duidelijk aangegeven, als je kijkt naar de capaciteit die de Antwerpse haven momenteel heeft en de containertrafiek die er nu is, dat die volledige capaciteit niet zal worden benut in 2040.

Meer nog, kijk eens naar de cijfers die worden gehanteerd voor de berekeningen, zijnde 22.000 of 25.000 containers per jaar per hectare. In andere havens, door allerlei nieuwe technieken, rekent men op 32.000 tot 35.000 containers per jaar per hectare. Dat is zo'n groot verschil dat je kunt zeggen dat die economische behoefte niet bewezen is. Dan is die uitbreiding niet noodzakelijk en zijn de natuurcompensaties ook niet noodzakelijk. Ik zou van u of de regering eigenlijk de berekening willen hebben zwart op wit dat dit noodzakelijk is. Zolang dat niet noodzakelijk is, zou niet aan die planning mogen worden begonnen.

Wat de natuurcompensaties betreft, kan ik enkel citeren wat Bruno Stevenheydens zelf schrijft en waarmee ik akkoord ga: "Het is perfect mogelijk om in de onmiddellijke omgeving van de gehuchten het huidige natuurgebied Doelpolder Noord niet om te vormen tot gereduceerd getijdengebied in verbinding met de Schelde. Als men het gereduceerd getijdengebied verder van de gehuchten houdt, is de leefbaarheid gegarandeerd en is er geen sprake van noodzakelijke zware investeringen." Het is dus perfect mogelijk om het anders te doen. Waarom doet men dat dan niet en blijft men bij de oorspronkelijke planning? Ik kan daar enkel de hand van de Antwerpse haven in zien.

Minister, ik hoop dat u een overgangperiode maakt. Ik hoop eigenlijk dat u niet verder gaat met die ontwikkeling, maar als u het doet, dat u dan die overgangperiode realiseert.

De heer Dirk de Kort: Als de oppositie opmerkingen maakt, stellen wij soms wel vast dat er toch een punt wordt gemaakt. Maar ik denk dat u vandaag volledig de mist in gaat, mijnheer Watteeuw. Daarstraks heb ik ook al aangehaald dat met dit afbakenings-GRUP niet enkel wordt gekeken naar een economische ontwikkeling. U benadert die trouwens heel eenzijdig, door enkel te verwijzen naar de ontwikkeling van het Saeftinghedok. Het is veel breder. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Het gaat hier duidelijk ook om natuurontwikkeling, zowel voor zaken die nog dienden te gebeuren als voor toekomstige havenuitbreiding. Dit afbakenings-GRUP is nodig voor projecten zowel op de rechter- als op de linkeroever. De inrichting van het Opstalvalleigebied, fase twee, als natuurinrichtingsgebied dient voor de realisatie van het logistiek park van het Schijn. Een en ander is nodig om de uitbreiding van de maritieme spoorterminal – daar bent u toch niet tegen? – ook effectief te kunnen ontwikkelen. Freight Village is nodig voor een aantal activiteiten voor het ontladen van containers, nevenactiviteiten en extra tewerkstelling. Het Wachtdok Noordland is er voor de realisatie van binnenvaart. Als u daar tegen bent, zou ik het ook graag horen.

Op Linkeroever gaat het over de inrichting van natuurkerngebieden Prosperpolder Zuid, Nieuw Arenbergpolder, Grote Geule en Doelpolder en de inname van andere gebieden die nu door tijdelijke natuurcompensaties voor het Deurganckdok worden gehypothekeerd. Ik verwijs naar de vlakte van Zwijndrecht en Putten Plas. Het enige waarover ik u hoor, is de economische benadering. Die stelt u in vraag, mijnheer Watteeuw, terwijl de haven van Antwerpen de enige is die nog verder groeit op het gebied van containertrafiek.

De heer Lieven Dehandschutter: Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat u een correct beeld hebt gegeven van wat er de voorbije decennia is gebeurd. U hebt ook het kader correct geschetst waarbinnen de regering uiteindelijk de voorlopige vaststelling van dit GRUP heeft goedgekeurd.

Ik heb als parlements lid van de N-VA uit het Waasland ook geprobeerd de stem te zijn van de regio waar ik vandaan kom. Als collega's zeggen dat de heer Stevenheydens en ik bepaalde dingen zeggen en er in de Vlaamse Regering iets anders gebeurt, kan ik zeggen dat er in bijna alle partijen een Waas-Antwerpse tegenstelling is geweest de voorbije decennia en nu nog altijd voor een deel, over de havenuitbreiding, de havenontwikkeling, industrie, landbouw, natuur en wonen. Er zijn heel veel conflicten op Linkeroever, nog los van de mobiliteit op het water, op de weg en op het spoor. Denk maar aan de discussie over de Liefkenshoekspoortunnel. Die tegenstellingen leven in nagenoeg alle partijen. De

verhoudingen waarin die Waas-Antwerpse toestanden zich afspelen, verschillen al eens van partij tot partij, net als de scherpte van die tegenstellingen. Dat maakt het voor de bevolking soms allemaal moeilijk om volgen.

Er zijn zaken gebeurd waarvan men zich afvraagt waar de megalomanie nog allemaal toe zal leiden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het gedeeltelijk opvullen van het Doeldok. Dat stelt het vertrouwen in nieuwe plannen sterk op de proef, ook omdat daartoe offers door de landbouwers en de bewoners moeten worden gebracht. Als enige Waaslander hier aanwezig zou ik deze verzuchtingen toch vertolken.

De voorzitter: Wij geven ons niet over aan regionalisme, mijnheer Dehandschutter.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik heb even met minister Muylers ge-sms't, en hij staat onverkort achter de beslissing van de regering. Maakt u zich op dat punt dus geen zorgen.

Ik heb nog een paar aanvullingen. Mijnheer Dehandschutter, ik heb begrip voor de vragen op lokaal niveau. Vandaar ook dat ik heb verwezen naar de infomarkten. Het is echt erg belangrijk dat de gemeenten daarvoor mobiliseren. Er is ook gevraagd dat de plannen en de timing worden uitgelegd. Maar u moet ook begrijpen dat wij om de oren worden geslagen met vragen om te zorgen voor rechtszekerheid. Wij proberen nu het kader voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Antwerpen vast te leggen. Wij willen de grenzen van die ontwikkeling afbakenen. Eerst moet er nog een procedure worden doorlopen, maar eens dat is gebeurd, wordt niet van alles tabula rasa gemaakt. Alles wordt projectmatig aangepakt. Wel is het van belang dat het ruimtelijk kader wordt vastgelegd, zodat de periode van onzekerheid wordt afgesloten.

In het begin van mijn uiteenzetting heb ik al gezegd dat het allemaal een stuk minder groot uitvalt dan wat men in 1978 had vermoed. Maar over vandaag en de toekomst verschillen wij van mening, mijnheer Watteeuw, en als dat niet het geval zou zijn, zouden wij tot dezelfde partij behoren. De sector heeft een crisis doorstaan. Als u dat aangrijpt om te stellen dat er niet meer in uitbreiding mag worden voorzien, dan creëert u een probleem. Het is belangrijk dat ruimtelijk kader vast te leggen. En het maatschappelijk wensbare en haalbare alternatief moet nog worden uitgetekend. Dat zal projectmatig gebeuren. Als wij met de vastlegging van dat ruimtelijk kader zouden wachten of dat slechts heel minimaal zouden opvatten, dan komt men hopeloos te laat wanneer het echt nodig is. De ervaring in Nederland leert ons dat.

De heer de Kort heeft gelijk. Laat ons een kat een kat noemen: in dat GRUP zit veel flankerend beleid, ook voor de natuur, verwerkt. Maar in wezen is het een afbakeningsmaatregel ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling van de haven. De heer de Kort heeft dat ook gezegd. Ik heb begrip voor de opmerking dat ik duidelijkheid moet scheppen, maar als havenminister vond ik het belangrijk dat op dezelfde bijeenkomst van de ministerraad ook het flankerend beleid wordt besproken, want dat moet toestaan om zorgzaam en op maat dit dossier te kunnen afwerken. Dit wordt dus vervolgd, want na de inspraakprocedure moet de definitieve vaststelling volgen. Er komen dus nog boeiende gesprekken, ook in het Vlaams Parlement.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, als ik de heer de Kort bezig hoor, dan zou ik beginnen te denken dat het GRUP tot doel heeft in die streek vredig, in een groene, duurzame omgeving te gaan wonen. Ik krijg bijna de indruk dat daar het Freiburgmodel wordt toegepast, of dat men zich spiegelt aan Brasschaat, met wonen in een groene omgeving als doel. Minister, wilt u ook in de buurt van Dampoort, in Gent, een dergelijk GRUP ontwikkelen? Ik zou ook graag in zo'n omgeving willen wonen. Ik denk dat de heer de Kort de titel van volksvertegenwoordiger verwart met die van vertegenwoordiger zonder meer.

Ik stel vast dat het resultaat is dat de dorpen verdwijnen. U kunt wel stellen dat dat niet onmiddellijk gebeurt, maar dat zal wel gebeuren. Er zijn onteigeningsplannen. Ik heb niet enkel vandaag gevraagd naar duidelijke cijfers, maar u verbergt zich achter het feit dat de sector een crisis heeft doorstaan. Die crisis impliceert niet dat die prognoses onrealistisch zijn. In Rotterdam stijgt de ruimteproductiviteit elk jaar met 2 procent. Dat betekent dat elk jaar men per hectare 2 procent meer containers kan stapelen. Dat groeicijfer is bijna even hoog als het groeicijfer van de containertrafiek in Antwerpen. Meer ruimte is dus niet echt nodig.

Mijnheer Dehandschutter, de N-VA zegt dat ze in een studie heeft aangetoond dat het niet nodig is om zo te werken. Men kan dat een uiting van regionalisme noemen, maar eigenlijk gaat het gewoon om krachtige argumenten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) inzake telewerk en mobiliteit - 1857 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, ik stelde vroeger reeds enkele vragen over de impact van telewerk op de mobiliteit. Vorig jaar wou ik daarover een vraag om uitleg stellen, maar die is toen onontvankelijk verklaard. Daarom heb ik een aantal schriftelijke vragen gesteld. In uw antwoord op een schriftelijke vraag hebt u een advies gevraagd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), en daarover gaat deze vraag om uitleg. Er is dus wel al een en ander aan deze discussie voorafgegaan.

Uit mijn vragen en de antwoorden daarop bleek duidelijk dat er nood was naar bijkomend onderzoek, of ten minste toch dat de MORA moest worden gevraagd of bijkomend onderzoek over de impact van telewerk op mobiliteit nodig is. Vroeger al heb ik ervoor gepleit om telewerk op te nemen als een element van een proactief mobiliteitsbeleid. Vroeger werd telewerk vooral opgevat als een vorm van flexibele arbeid. Ik ben ervan overtuigd dat dit toch een element van een proactief mobiliteitsbeleid kan zijn, zeker voor het terugdringen van de woon-werkverplaatsingen. Telewerk moet daarom niet enkel worden bekeken als thuiswerk. Er bestaan ook nog andere vormen, zoals het werken in satellietkantoren. Men werkt dan niet thuis, maar ook niet op de vaste werkplek.

De MORA stelt in zijn advies dat enkele weken geleden is overgemaakt, dat het nuttig zou kunnen zijn om een rondetafel te organiseren over beleidsaanbevelingen inzake telewerken en de invloed daarvan op economisch, arbeids- en innovatievlak. Die kennis moet worden gebundeld om beleidsaanbevelingen ten behoeve van de voltallige Vlaamse Regering en niet enkel voor de minister van Mobiliteit te formuleren.

De afgelopen weken kreeg ik kennis van een aantal projecten bij Belgacom en Electrabel. Vlerick Management School organiseert binnen twee weken een focusgroep over telewerken, want grote bedrijven vatten telewerk op als een grote uitdaging voor de toekomst, met veel potentieel en enorme kansen. Men vermoedt dat men binnen enkele jaren tot 40 procent van de werknemers zou kunnen laten telewerken, wat het aantal verplaatsingen enorm zou kunnen doen dalen. Het is dus een zeer actueel thema. Er is dus nood aan een beleidsdomeinoverschrijdende aanpak.

Minister, de MORA vraagt de Vlaamse overheid om een concreet actieplan rond telewerken uit te werken. De raad vraagt tevens dat de sense of urgency van een coherente aanpak van telewerken ingang zou krijgen in de beleidsbrieven van alle ministers. Hierbij stuurt de raad

aan op het bijeenroepen van een rondetafel met diverse ministers en de stakeholders van de betrokken beleidsdomeinen om zo de ontwikkeling van telewerk op de Vlaamse arbeidsmarkt op de meest efficiënte manier te laten gebeuren. Hoe wilt u dat concreet aanpakken? Zult u een initiatief nemen om een rondetafel met alle betrokken ministers en stakeholders te organiseren? Zo ja, wanneer kan die rondetafel plaatsvinden? Zo neen, waarom niet?

Steunt u het idee van een algemeen actieplan telewerken en wat is uw standpunt over een mogelijke aanpak en timing?

Zult u contact leggen met de andere bevoegde ministers over de uitvoering van een dergelijk plan en de organisatie van een rondetafel?

Twee: de MORA spreekt zich er momenteel nog niet over uit of financiële ondersteuning, al dan niet fiscaal, nodig is, maar ziet wel mogelijkheden om een proefproject met 'tracking tools' op te zetten waardoor ondernemingen en organisaties die een significante daling in het aantal autokilometers bereiken, worden beloond. Wat denkt u van dit voorstel van de MORA? Zult u die mogelijkheid voor dergelijk proefproject bekijken en onderzoeken? Zou het misschien interessant zijn om de mogelijkheid van dit project te koppelen aan het proefproject rond de kilometerheffing van personenwagens?

Drie: in zijn advies geeft de MORA aan dat het aangewezen is om in de studieopdrachten van de Vlaamse Regering een grotere aandacht te hebben voor telewerken, bijvoorbeeld in het onderzoek verplaatsingsgedrag en in afgeleide onderzoeken van het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken. Hoe zult u hier gevolg aan geven? Worden eventueel bijkomende studies uitgevoerd om meer specifiek na te gaan wat het effect is van wijzigend verplaatsingsgedrag en patronen door telewerk?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, in de vorige legislatuur werd het thema telewerk door de minister van Mobiliteit opgenomen in de beleidsbrief. In 2006 werd een studie opgestart over telewerk in Vlaanderen. Nadien bleef het echter stil. Er werd geen enkel initiatief meer genomen om telewerk verder te introduceren in onze bedrijfswereld.

De Vlaamse overheid heeft daarentegen wel verder geïnvesteerd. Talrijke diensten van de Vlaamse overheid zijn wel actief bezig met telewerken. Daarvoor kan ik enkel felicitaties overbrengen aan minister Bourgeois, die daar het nodige werk voor heeft geleverd. Het kan natuurlijk nog altijd beter.

Nu blijkt dat Vlaanderen wat telewerk betreft zeker geen koploper is in Europa, integendeel. De laatste jaren is er totaal geen vooruitgang meer geboekt wat het aantal telewerkers in Vlaanderen betreft.

Minister, ik hoop dat ik u niet moet overtuigen van het nut en de belangrijke voordelen van telewerk. Ik ben blij dat mevrouw Smaers u niet enkel vraagt wat u van telewerk vindt, maar ook zegt dat ze telewerk zelf belangrijk vindt. Vanuit de CD&V-fractie is er dus een duidelijke vraag naar telewerk.

Minister, welke initiatieven hebt u genomen, naast de vraag om advies aan de MORA? Welke maatregelen denkt u nu reeds te kunnen nemen om telewerk te bevorderen in het belang van onze mobiliteit? Ik stel vast dat u dit advies gevraagd hebt in het kader van de opmaak van een mobiliteitsplan. Ik hoop dat het niet alleen bij studiewerk, vragen en opname in plannen en dergelijk meer zal blijven, maar dat u ook daadwerkelijk mee aan de kar zult trekken om telewerk te bevorderen in Vlaanderen, in het belang van onze mobiliteit.

Is er binnen de Vlaamse overheid al een werkgroep actief die zich bezighoudt met telewerk?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Ik kan de vraag om uitleg van mevrouw Smaers enkel ondersteunen. Er zit heel veel potentieel in telewerk. Nabijheid zal een van de belangrijkste

factoren worden om onze mobiliteit 'uit de nesten te halen'. Hoe simpel die vaststelling ook is, het is heel complex om daar dingen rond te organiseren. Het beste bewijs daarvoor is het aantal ministers dat nodig is om daar een beleid over te voeren. Iets waar we wel winst uit kunnen halen en dat ik afleid uit het MORA-advies is dat er toch vooral veel koudwatervrees bestaat. In dat opzicht vind ik de vraag van mevrouw Smaers naar proefprojecten en meer onderzoek zeker gerechtvaardigd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De MORA stelt inderdaad dat telewerken belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel, maar ook op collectief niveau. Een verhoogd aantal telewerkers draagt bij tot een structurele oplossing van de mobiliteitsproblematiek.

Tegelijkertijd stelt de MORA dat maatregelen in verband met telewerken vaak buiten de bevoegdheid vallen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Je zou dus kunnen stellen dat maatregelen buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken grote positieve effecten hebben binnen het beleidsdomein MOW. Het gaat dan specifiek om het meer duurzaam maken van het woon-werkverkeer en een structurele aanpak van de congestieproblematiek.

De MORA heeft daarom aangestuurd op het bijeenroepen van een rondetafel met de ministers van Werk, Innovatie, Economie, Onderwijs en Mobiliteit, alsook de stakeholders van de betrokken beleidsdomeinen. De MORA hoopt dat met de beslissingen en concrete initiatieven die uit die rondetafel voortvloeien, de verdere ontwikkeling van telewerken op de Vlaamse arbeidsmarkt op de meest efficiënte manier kan gebeuren. Ik wil gevolg geven aan de suggestie van de MORA met het oog op het opzetten van die rondetafel. Ik zal mijn collega's uiteraard de vraag stellen daar ook aan deel te nemen.

De MORA stelt dat de Vlaamse overheid als motor kan fungeren door telewerkinitiatieven bij alle overheidsdiensten, publieke instellingen en overheidsbedrijven te implementeren. Dat is volgens mij een terechte suggestie. Daarom zal ik naast de collega's die door de MORA vermeld worden ook de minister van Bestuurszaken uitnodigen. Het is evident dat hij een zeer belangrijke rol kan spelen bij de implementatie.

Aangezien het al dan niet implementeren van telewerken in een onderneming of organisatie in eerste instantie wordt bepaald door arbeidsorganisatorische ontwikkelingen, zie ik hier een zeer voorname rol weggelegd voor de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en zijn sociale partners. Het lijkt mij dan ook evident dat ik de vraag om de rondetafel te organiseren aan de SERV richt. Je kunt er veel theoretische beschouwingen over maken, maar je hebt de partners nodig die er dagelijks in zitten. Zij lijken mij dan ook de geschikte personen om die organisatie op zich te nemen.

Zoals de MORA zelf suggereert, kan de SERV daarbij gebruik maken van de knowhow van Flanders Synergy, de competentiepool rond innovatieve arbeidsorganisatie. Collega's, mevrouw Van den Eynde, ik wil niet vooruitlopen op de conclusies van die rondetafel, maar het is wel duidelijk dat er toch wel iets mag worden verwacht van extra sensibilisatie, die doelgroepgericht en gedifferentieerd moet zijn volgens de sector en de grootte van ondernemingen en organisaties.

Tal van initiatieven voor mobiliteitsmanagement kunnen hierop inspelen door op regelmatige basis goede praktijkvoorbeelden over telewerken uitgebreid te communiceren en toe te lichten. Nogmaals, je kunt wel initiatieven nemen, maar je moet de werknemers natuurlijk ook meekrijgen. Die goede praktijkvoorbeelden kunnen onder andere bestaande bezwaren bij werkgevers wegwerken, zoals een bezwarend gebrek aan kennis over de organisatorische implicaties. Misschien zijn werkgevers er wel enthousiast over, maar weten ze niet goed op welke manier ze dat moeten inpassen in hun arbeidsorganisatie.

Positieve effecten binnen het bedrijfsleven kunnen extra werkgevers en werknemers motiveren om telewerken binnen de onderneming vorm te geven.

Mevrouw Smaers, zoals u weet, voorziet het regeerakkoord in de mogelijkheid om een proefproject voor de kilometerheffing voor personenvoertuigen uit te werken. Daar is hier al vaak over gesproken. Ik ben tevreden dat de MORA achter het proefproject met lichte voertuigen staat en zelfs denkt aan mogelijke toepassingen waarbij zogenaamde toegevoegde waarden kunnen worden gecreëerd bovenop het voorziene systeem voor kilometerheffing.

Het proefproject met lichte voertuigen maakt deel uit van een grote voorstudie rond de kilometerheffing en het wegenvignet die momenteel, zoals u weet, wordt uitgewerkt door een externe consultant. De eerste resultaten van die voorstudie worden verwacht op korte termijn. Op basis van die voorstudie wordt een voorlopige architectuur voor kilometerheffing en wegenvignet opgemaakt, die ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering, de Waalse Regering, en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Zolang de resultaten niet beschikbaar zijn, is het moeilijk om een sluitend antwoord te geven over de tracking tools en hun integratie in het proefproject. Ik zal wel laten nagaan of die daar deel kunnen van uitmaken. De MORA wordt overigens nauwgezet op de hoogte gehouden van de vorderingen van dit dossier.

Wat betreft uw derde vraag en het Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG), kan op dit ogenblik reeds een ruwe indicatie worden gegeven over het telewerk. In het door de respondenten in te vullen verplaatsingsboekje is de eerste vraag of op de dag waarop de respondent zijn of haar vier verplaatsingen moet noteren, al dan niet een verplaatsing werd gemaakt, en zo neen, waarom niet. De eerste antwoordcategorie hierop is 'ik werk of studeer thuis'. Het antwoord hierop kan via de koppeling aan het statuut van de respondent een eerste ruwe indicatie geven van het aantal respondenten die geen verplaatsing hebben gemaakt en thuis werken. Ik zal door mijn administratie laten onderzoeken in welke mate het antwoord op de vraag kan worden opgesplitst volgens de categorieën 'ik werk thuis' en 'ik studeer thuis'.

In het kader van het OVG-onderzoek wordt ook specifiek onderzoek verricht naar het verkrijgen van inzicht in de concrete mogelijkheden van een modal shift – zowel kwantitatief als kwalitatief – van autoverkeer naar duurzamere verplaatsingsvormen via een zogenaamd substitutie-onderzoek. Het is een onderzoek over de specifieke, praktische kenmerken van autoverplaatsingen die van invloed zijn op de waarschijnlijkheid van modal shifts. Dit onderzoek kan misschien ook extra inzicht geven in de mogelijkheden van telewerk. Het lijkt mij ook evident dat het nieuwe Steunpunt Goederen- en Personenvervoer moet worden betrokken bij de te organiseren rondetafel. Afhankelijk van de conclusies van die rondetafel kan worden beslist of het steunpunt nog specifieke onderzoeken moet uitvoeren.

De rondetafel komt er. Er zijn al gegevens beschikbaar, uit het OVG. In de volgende onderzoeksrondes kunnen wij specifieke, gedetailleerde vragen stellen, en zo een beter inzicht verwerven in de evolutie. Dit wordt dus vervolgd.

Mevrouw Griet Smaers: Ik dank u voor het antwoord. Ik ben erg blij te vernemen dat wordt ingegaan op de vraag een rondetafel te organiseren. Dat kan erg nuttig zijn, zeker wanneer de juiste partners, zoals de SERV, er als trekkers worden bij betrokken. Want de bevindingen van het werkveld zijn van belang. Bovendien is het gebrek aan informatie hoe dat concreet moet worden georganiseerd en wat de gevaren voor het sociaal overleg zijn, een hinderpaal. Als die informatie zijn weg naar de werkvloer vindt, ben ik ervan overtuigd dat steeds meer werkgevers en werknemers bereid zullen zijn om in het systeem te stappen.

Wat uw antwoord op mijn derde vraag betreft, ben ik blij dat ook wij in de toekomst meer gegevens zullen ontvangen over het werkelijke aantal verplaatsingen en de impact op de mobiliteit. Zoals u het al op het einde van uw antwoord zei: ik denk dat dit onderwerp hier nog wel eens aan bod zal komen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik begrijp dat u het voorstel om telewerk te bevorderen steunt en dat u dat in Vlaanderen zeker kansen wilt geven. Wij moeten die rondetafel afwachten. Wie zal in de Vlaamse Regering de voortrekkersrol spelen? Zult u dat zijn, vanuit Mobiliteit en Openbare Werken, of wordt dat de minister van Economie? Dat is niet erg duidelijk. U hebt ook niet meteen geantwoord of er een werkgroep actief is. Ik vermoed dus van niet. Iedereen is misschien wel zijdelings bezig met het thema telewerk, maar niemand heeft tot nu toe een initiatief genomen om de betrokken ministers van de regering rond de tafel te brengen. Minister, ik wil toch vragen dat u eens een signaal geeft.

Ik wil u ook een suggestie doen. In het verleden heeft het departement Mobiliteit en Openbare Werken een maatregel genomen om duurzaam woon-werkverkeer te stimuleren, via de invoering van het pendelplan. Ik stel voor dat u in uw beleidsdomein op zoek gaat naar een fiscale maatregel waarmee u de bedrijven kunt stimuleren om telewerk te bevorderen. Indien de bedrijven daarop ingaan, kunnen de winsten voor Vlaanderen inzake mobiliteit, economie en milieuvervuiling enorm zijn. Zo kan elke minister een groot doel bereiken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■