



Vlaams
Parlement

vergadering **C189 – OPE17**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 april 2013

INHOUD

Interpellatie van de heer Marino Keulen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de vernietiging door de Raad van State van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande noord-zuidverbinding in Limburg - 76 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Limburgse noord-zuidverbinding - 1362 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Limburgse noord-zuidverbinding - 1394 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de werking van het KLIP-decreet - 1412 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het centraal uitwisselen, via het KLIP, van digitale informatie over kabels en leidingen - 1419 (2012-2013)	21
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 in het dossier Seine-Nord - 1173 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Seine-Noord - 1361 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kanaal Seine-Nord Europe en de gevolgen voor het project Seine-Schelde - 1377 (2012-2013)	27
Bijlage	30
■	

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Marino Keulen tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de vernietiging door de Raad van State van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de geplande noord-zuidverbinding in Limburg
- 76 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Limburgse noord-zuidverbinding
- 1362 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Limburgse noord-zuidverbinding
- 1394 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, collega's, ministers, de afgelopen weken is er over dit dossier al heel wat ophef geweest in Limburg. In het parlement hebben we daarover nog niet kunnen debatteren, van gedachten wisselen of peilen naar de intenties van de regering. We hebben dat allemaal gelezen in de kranten. Heel wat liters inkt zijn er al over dit dossier gevloeid. Het is goed dat we dit punt nu ook in deze commissie bespreken, dat we erover met elkaar van gedachten wisselen en dat we in debat gaan.

Collega's, Vlaanderen en zijn regering zijn vastgelopen in regels en regeltjes en in een gebrek aan daadkrachtige beslissingen. Het dossier van de noord-zuid in Limburg is hier het zoveelste bewijs van, nu de Raad van State heeft beslist om tot de vernietiging van het omleidingstracé over te gaan. Het is ondertussen een oud dossier. Zeker de laatste tien jaar heeft men vanuit de Vlaamse politiek minstens de indruk gewekt met oplossingen te komen.

Op 16 april 2005 verkondigde de toenmalige minister van Openbare Werken – de titularis heette toen Kris Peeters – in Het Belang van Limburg zijn definitief plan over de noord-zuid in onze provincie. Die zou vanaf 2007 volledig worden afgewerkt. Dan begonnen dus de werken. In één adem liet Kris Peeters weten dat er met deze beslissing een einde kwam aan 35 jaar discussies, overleg en studiewerk.

Begin april 2006 ontvangen de ondernemers van de Grote Baan in Helchteren een brief met de mededeling dat de Grote Baan of de N74 wordt heraangelegd en dat een eerste fase zal starten eind 2007 vanaf de rotonde in Hechtel tot aan de kruising van de Grote Baan met de Peerse Dijk. In dit schrijven wordt ook vermeld dat “mogelijk een deel” van de percelen van de respectieve eigenaars zal worden aangekocht. In de loop van 2007 zou het Comité van Aankoop hen daarover inlichten. Nadien zou een persoonlijk onderhandelingsgesprek over de verkoopsom met een medewerker van het Centraal Comité van Aankoop volgen. Bij een akkoord zou een akte worden opgesteld en zou men overgaan tot aankoop.

Op 21 februari 2008 was het de beurt aan de opvolger van Kris Peeters, Hilde Crevits, hier aanwezig. Zij verklaarde toen in Het Belang van Limburg: “Half juli zal ik aan de Vlaamse Regering het definitieve tracé voorleggen, want ik heb absoluut geen zin in nog eens 24 studies. Voor mij primeert de realisatie van deze belangrijke verkeersader. Het milieu-effectenrapport (MER) zal in mei-juni klaar zijn. Dat onderzoek wordt nu met open vizier en zonder voorkeur voor tunnels dan wel omleidingsweg gevoerd. Maar eens de keuze gemaakt,” – zei de minister heel terecht – “hoop ik dat iedereen consequent achter die keuze zal staan, en dat de aanbesteding” – ik zeg wel de aanbesteding – “in 2009 kan worden opgestart.”

Op 3 oktober 2008 – toen waren we nog samen, Hilde – besloot de Vlaamse Regering te kiezen voor een omleidingsweg. Ik zat mee rond de tafel toen de keuze voor het omleidingstracé is gemaakt, ook informeel. Tegen eind 2009 moest alles zijn aanbesteed en

moest de bouwvergunning zijn aangevraagd. Dan zouden de werken kunnen starten in 2011, minister Crevits.

Op 6 september 2010, collega's, staat op de website www.denoordzuid.be het volgende over de onteigeningen: "Onteigeningen zijn onoverkomelijk bij dergelijke ingrijpende werken. Momenteel bestaat er echter nog geen 100 procent duidelijkheid over de exacte afmetingen en voor welke percelen onteigening noodzakelijk zal zijn. Dit maakt deel uit van de vervolgstudie. Van zodra daarover duidelijkheid bestaat, zullen gesprekken met de betrokkenen plaatsvinden."

Collega's, een beslissing van de regering werd nog wat verder uitgesteld, omdat de minister van Ruimtelijke Ordening – ondertussen was Philippe Muyters tot de Vlaamse Regering toetreden – de termijn voor het behandelen van de bezwaarschriften nog eens verlengde met 60 dagen. Dat had er alles mee te maken, minister Muyters, dat uw administratie de 563 bezwaarschriften die binnen waren gekomen tot 13 mei 2010 niet tijdig verwerkt kreeg. Maar op de vergadering van 21 januari 2011 gaf de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het besluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) noord-zuidverbinding N74.

Wat voorspeld kon worden, gebeurde ook. De Limburgse Milieukoepel, Natuurpunt en Limburgs Landschap verzetten zich tegen de noord-zuidverbinding, tegen het omleidings-tracé, en ze stapten naar de Raad van State.

De hoopvolle stemming van de beslissing van de Vlaamse Regering van 21 januari ebt snel weg bij het horen van het nieuws dat de Raad van State het ruimtelijk uitvoeringsplan en het milieueffectenrapport schorste. Minister Muyters van Ruimtelijke Ordening liet in antwoord op meerdere parlementaire vragen weten een ijzersterk dossier te hebben om de Raad van State te kunnen overtuigen. Minister, het zijn uw woorden, niet die van ons.

De minister van Ruimtelijke Ordening antwoordde in de vergadering van 14 februari 2011 in de commissie Ruimtelijke Ordening en Milieu heel formeel en letterlijk: "De Raad van State heeft dit plan geschorst omdat er een mogelijke schending is van artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud. De Raad van State stelt immers dat het omleidingstracé diverse speciale beschermingszones doorkruist of raakt." Al die woorden zijn van belang, zei de minister.

"Als een dergelijke zone wordt doorkruist of geraakt, is een plan alleen toelaatbaar als in een passende beoordeling kan worden aangetoond dat het tracé geen significante aantasting van een speciale beschermingszone kan veroorzaken. Die passende beoordeling, die moet aantonen dat er geen significante aantasting is, maakt deel uit van het plan-MER. Om een significante aantasting te vermijden, is het toegelaten om milderende maatregelen te nemen. Die maatregelen maken dan ook integraal deel uit van het plan en moeten de impact op de speciale beschermingszones temperen of, als dat enigszins kan, ook neutraliseren. Dat is de filosofie."

Verder zei de minister: "Wat echter niet kan volgens de Raad van State, is besluiten dat er geen significante aantasting is op basis van compenserende maatregelen, want dat is iets anders dan milderende maatregelen. Volgens de Raad van State impliceert het feit dat compenserende maatregelen worden getroffen, dat er een significant schadelijk effect is en dat er moet worden gecompenseerd. Dit zorgt ervoor dat de passende beoordeling daardoor in de problemen komt. Hier zit de reden voor de schorsing door de Raad van State.

Om te oordelen of een plan een significante aantasting kan veroorzaken van een speciale beschermingszone, mag een overheid volgens de Raad van State de compenserende maatregelen niet in overweging nemen, want ze bewijzen precies dat er een significante aantasting kan zijn. Dat is wat er volgens de Raad van State zou zijn gebeurd in het plan-MER. Daar werd immers het natuurontwikkelingsprogramma, dat voorziet in een natuurverbinding, mee in rekening gebracht om te besluiten dat er geen significante effecten kunnen optreden. Dat is de analyse van de Raad van State.

De vraag werd gesteld welke initiatieven ik overweeg om uit de impasse te geraken. Ik kan daarop alvast antwoorden dat ik heb beslist om de procedure voort te zetten. Het gaat immers om een schorsing en nog niet over een uitspraak ten gronde. Mijn administratie heeft me meegedeeld dat er heel goede motieven zijn om de kwalificatie die de raad geeft aan het natuurontwikkelingsprogramma, tegen te spreken. U moet begrijpen dat ik hier niet verder op inga. De procedure loopt nog en dit is een juridische zaak. Het lijkt me het meest logisch om het bij deze algemene terminologie te houden in plaats van te vertellen wat we als verdediging zullen aanroepen. In het vervolg van de procedure zullen we de argumenten aanreiken om de vernietiging te vermijden. Een nieuwe procedure ter opmaak van het RUP is op dit moment niet aan de orde.”

In het schorsingsarrest werd heel duidelijk gesteld waar het pijnpunt zat voor de Raad van State, en uit het antwoord van Philippe Muyters, minister van Ruimtelijke Ordening, is duidelijk op te maken dat het verschil tussen milderende en compenserende maatregelen voor hem ook heel duidelijk werd.

Het symbolisch belang van dit dossier is enorm. Het is spijtig genoeg een voorbeelddossier geworden dat aantoont dat het zo goed als onmogelijk is geworden om grote infrastructuurprojecten te realiseren in Vlaanderen. Omdat we Vlaanderen willen promoten als een logistieke regio, krijgt dit dossier een extra symbolische dimensie, want we kunnen in dergelijke dossiers onze ambitie niet meer waarmaken.

Voor Limburg is de realisatie van dit dossier geen noodzaak, maar een zaak van levensbelang – de hier aanwezige Limburgers zullen dit bijtreden – voor de ganse regio om eindelijk de ontsluiting van Noord-Limburg te krijgen via onder andere de E314. Het is iets dat zodanig belangrijk is dat het werd opgenomen in het Limburgplan dat dateert van midden 2005.

Nadien is het hernomen als een van de absolute speerpunten in het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) om Limburg vooruit te helpen. Op een ogenblik waarop de Vlaamse Regering krap bij kas zit, zou dit dossier – de centen zijn in de begroting Mobiliteit en Openbare Werken ingeschreven – onze provincie al een heel eind vooruit kunnen helpen in de crisis waarin we zitten.

Vroeger kon het dossier worden beschouwd als een geschenk voor onze provincie, nu is het een vergiftigd geschenk, want elke handelaar, bedrijfsleider en middenstander die rechtstreeks betrokken is bij dit dossier, is een slachtoffer geworden. Elk van deze betrokkenen neemt terecht een zeer afwachtende, passieve houding aan totdat er definitief duidelijkheid en zekerheid is over de onteigeningen. Het gevolg is dat er geen investeringen meer gebeuren om hun zaak of bedrijf te moderniseren of uit te breiden. Dit dossier verlamt niet alleen een hele regio, maar duwt die ook achteruit.

Van alle kanten vraagt men deze keer zeker geen beloftes en geen verklaringen, maar enkel en alleen een snelle en vooral definitieve oplossing van de Vlaamse Regering. De reacties bij de mensen in Limburg liegen er niet om. Ze zeggen: los het op, neem maatregelen, wat ze ook zijn, om te zorgen dat dit dossier eindelijk gedeblokkeerd geraakt.

Dat is ook het enige lichtpuntje in dit dossier. Het draagvlak in Limburg voor dit dossier is bijna absoluut, buiten een aantal groene mensen. We zullen altijd wel een mier, een krekkel en een mus vinden die hiertegen in beroep zullen gaan bij de Raad van State. Ik denk dat vandaag de goegemeente zich hierin voor meer dan 95 procent kan vinden. De huidige situatie vraagt om een krachtdadige, definitieve oplossing. Die is ook voorhanden als de Vlaamse Regering dat ook wil.

Het principe van een nooddecreet is niet nieuw. In Vlaanderen hebben we het nooddecreet Deurganckdok meegemaakt. Ook het Waalse Gewest gebruikt dit procédé, ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft daarvan gebruikgemaakt. De voordelen zijn bekend: men moet niet opnieuw de hele procedure van het project-MER, plan-MER, RUP, het behandelen van de bezwaarschriften en vooral de procedure voor de Raad van State doorlopen.

Indien we de procedure opnieuw doen, zijn we opnieuw voor vijf of zes jaar vertrokken, nog steeds zonder zicht op slaagzekerheid. Deze procedure, het nooddecreet, is ook geen tovermiddel. Er zal niet de dag na het realiseren ervan gestart kunnen worden met de werken, maar de beroepsmogelijkheden en de beoordelingsbasis zijn beperkter waardoor de kans op succes veel groter is. We zijn er ook voorstander van om voor dit dossier, de noord-zuidverbinding in Limburg, het procedé van het nooddecreet te gebruiken. Mijn fractie, Open Vld, zal dit eerstdaags indienen, we leggen er de laatste hand aan.

Het decreet zal een bijvoegsel zijn aan het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu. Het gaat eigenlijk over twee basisartikelen, een algemeen en een specifiek.

Het basisartikel zou luiden: “De Vlaamse Regering is ertoe gemachtigd de besluiten houdende definitieve vaststelling van het gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan die volgens een vernietigingsarrest van de Raad van State aangetast zijn door een schending van de bijzondere formele motiveringsplicht, vermeld in artikel 36ter, §5, vierde lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu, samen gelezen met artikel 36ter, §5, vijfde lid, van voormeld decreet van 21 oktober 1997, voor de toekomst ongewijzigd vast te stellen, wanneer de decreetgever dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard heeft vastgesteld.”

Voor Europa is het belangrijk dat het gaat om een dwingende reden van groot maatschappelijk belang, van groot economisch en sociaal belang.

Het specifiek artikel luidt: “Het omleidingstracé van de Noord-zuid verbinding N74, zoals opgenomen in het plan, gevoegd als bijlage I bij dit decreet, wordt op grond van de als bijlage II opgenomen stukken, omvattende stedenbouwkundige voorschriften, een toelichtingsnota, een milieueffectrapport en een juridische motiveringsnota, van groot openbaar belang in de zin van artikel 36ter, §5 vierde lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu verklaard.”

Het gaat eigenlijk om alles wat de motivatie van groot openbaar belang kan staven. Dat alles wordt als bijlage toegevoegd.

Uiteraard, collega's, moeten daar ook nog een memorie van toelichting en alle beschikbare informatie over de noord-zuidverbinding bij, zodat de parlementsleden met volledige kennis van zaken hun beslissing kunnen nemen. Dit initiatief is een handreiking van ons, het is niet te nemen of te laten. Wij willen dit samen doen: Open Vld met alle collega's van goede wil. De doelstelling moet vooral zijn om te gaan naar een deblokkage en het realiseren van het omleidingstracé, het voltooiën van de noord-zuidverbinding in Limburg.

Met dit initiatief willen wij ook de discussie op gang trekken om nog deze legislatuur in een algemene oplossing te voorzien en dus niet per individueel dossier. Dit nooddecreet moet eigenlijk de opstap zijn naar een algemeen decreet over de grote openbare werken. Ook dat staat in het Vlaamse regeerakkoord. We moeten voor eens en voor altijd doorbraken hebben in de grotere projecten, of het nu gaat over de Oosterweelverbinding in Antwerpen, over havenprojecten, over de noord-zuidverbinding in Limburg of nog andere.

Nederland heeft bewezen dat die werkwijze loont. Ook zij zijn onderworpen aan de Europese regelgeving. Of het nu gaat over habitat- of vogelrichtlijnen, of over milieubepalingen in het algemeen, Nederland slaagt er nu in om grote infrastructuurwerken te realiseren. Buiten een wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten zijn zij nog verder gegaan. Ze hebben zelfs hun administratie van Verkeer en Waterstaat, hun infrastructuurministerie, gefuseerd met het VROM-ministerie, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne. Ze hebben er één departement van gemaakt 'Infrastructuur en Milieu' om de verkokering tegen te gaan. En onder verkokering lijdt zeker ook onze Vlaamse administratie.

Het is nu aan de politiek om te laten zien dat wij krachtdadig kunnen beslissen en het algemeen belang voorop kunnen plaatsen. Ik heb dan ook een aantal vragen. De eerste uit mijn schriftelijke versie laat ik wegvallen, want ik heb ondertussen ook het arrest kunnen lezen. We hebben deze interpellatie ingediend op woensdag na Pasen. Het vernietigingsarrest is er gekomen op dinsdag na Pasen. We hebben toen dus kort op de bal gespeeld. Ondertussen hebben we ook wat bijkomende informatie gekregen.

Hoe komt het, ministers, dat ondanks alle studies, planningen en vooral het juridische werk het keiharde dossier dat de minister van Ruimtelijke Ordening in het vooruitzicht had gesteld en had ingediend na het advies van de auditeur, de Raad van State niet kon overtuigen?

Welke zijn de stappen die de Vlaamse Regering nu gaat zetten, specifiek in dit dossier, maar ook in het algemeen?

Wat houdt de Vlaamse Regering tegen om mee te stappen in een scenario waarbij via een nooddecreet een deblokkage van het dossier van de noord-zuidverbinding in Limburg zou worden geregeld?

Is de Vlaamse Regering bereid om een algemeen infrastructuurdecreet, een decreet over de grote openbare werken, uit te werken en hiermee tegen dit najaar naar het Vlaams Parlement, naar deze commissie te komen?

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, ik denk dat de interpellant, de vorige spreker, de historische context en de juridische analyse heel uitvoerig heeft gebracht. Waarvoor dank, ik hoef het niet meer te herhalen.

Ik heb een paar kleine bedenkingen. Deze geschiedenis start niet in 2004, maar al veertig jaar geleden. Ik ben twintig jaar geleden gemigreerd naar Limburg en ik herinner me daar vooral het beeld van Patrick Dewael en Steve Stevaert die over de grote baan liepen en ons beloofden dat er heel snel tunnels zouden komen. Het is wel een beetje gek dat de historische beschouwing van de interpellant begint bij de verantwoordelijkheid van Kris Peeters, ik meen dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is van heel veel mensen in heel veel partijen. Dit was een kleine kanttekening, voor de rest sluit ik me aan bij wat de spreker heeft gezegd.

Ik heb ook nog een kleine kanttekening bij de problematiek. Als lid van een nieuwe, jonge partij die wat dit betreft weinig boter op het hoofd heeft, wil ik er toch even op wijzen dat de problematiek waarin we verzeild zijn geraakt, gewoon de uitvoering is van regelgeving die ook door dit parlement en door heel wat van deze partijen hier in het verleden is goedgekeurd. Er zijn bepaalde oplossingen die wij wellicht om praktische redenen zullen moeten steunen, mijnheer Keulen. Wat mij betreft, moet er vooral een nooddecreet zijn om korte metten te maken met de regelgeving die alles blokkeert. En ik verwijs heel graag naar de commissie-Sauwens, waarin heel wat concrete aanzetten worden gegeven.

Ik hoef de casus niet meer te schetsen, dat heeft de heer Keulen uitvoerig gedaan.

Minister, mijn eerste vraag gaat ook over de stand van zaken in het dossier. We lezen dat net voor de uitspraak van de Raad van State er toch al een aantal onteigeningsbesluiten zijn betekend. Wanneer een GRUP wordt geschorst, kunnen die ook onteigeningen niet worden doorgevoerd. Ik zou graag precies weten wat er is gebeurd in de weken voor en in de weken na de uitspraak. Intussen zijn we immers een aantal weken verder. Zijn er sinds de uitspraak van de Raad van State nog verdere stappen gezet in het dossier en welke? Hoe zit het precies met de onteigeningen die al zijn betekend?

Ik heb mijn vraag ingediend voor ik het arrest tot in detail heb kunnen lezen. Misschien is het goed dat u nog eens precies de elementen opsomt op basis waarvan het omleidingstracé werd vernietigd. Ik heb het begrepen zoals de heer Keulen dat heeft geschetst. Indien wij echt bepaalde elementen over het hoofd zien, dan zou ik dat graag weten.

Wat zijn nu de mogelijk oplossingspistes voor dat omleidingstracé waarvan het RUP werd vernietigd? Kan het nog worden gehandhaafd mits uitvoering van een aantal aanpassingen? Is het voldoende om met de kritieken van de Raad van State rekening te houden om op korte termijn dit omleidingstracé toch te realiseren?

Als dat niet zo is, dan zou ik willen weten of er nog andere tracés in aanmerking komen voor de realisatie van een noord-zuidverbinding. Zo ja, zou ik daar graag nadere toelichting bij krijgen, ook wat het kostenplaatje betreft. Wat is in dat geval de timing in functie van de realisatie van de noord-zuidverbinding?

Wat is de impact van het SALK op de realisatie van de noord-zuidverbinding? Is er voorzien in bijkomende middelen in het kader van het SALK voor de realisatie van de noord-zuidverbinding?

De Raad van State zegt dat het dossier van de Vlaamse overheid heel onvolledig is. Kunt u verklaren wat hier is misgelopen?

Wat zijn de alternatieven? Er zijn alternatieven die gaan van niets doen, een nieuw milieuraapport tot een nooddecreet. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over dat nooddecreet? Als u voor dat nooddecreet kiest, dan lijkt het me logisch dat we dat iets breder zien dan enkel voor Limburg. Ik neem aan dat er dan een generiek nooddecreet komt voor een aantal andere investeringsprojecten die klem zitten? Ik ben meer een voorstander van een nooddecreet om iets aan de regelgeving te doen die hier in Vlaanderen alles blokkeert.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik sluit me aan bij de vragen van de collega's. Ik vind het heel goed dat het draagvlak dat in de provincie bestaat, hier ook wordt vertolkt door leden van de oppositie. Dit is geen partijpolitieke discussie. Vraag is hoe we zo snel mogelijk vooruit kunnen geraken.

Mijn fractie doet niet mee aan het spelletje dat sommigen spelen waarbij men diegenen verwijt die zich tot de administratieve rechtscolleges wenden om hun recht te halen. Het verdrag van Aarhus bepaalt dat men niet over de individuele burger heen mag walsen. De milieuverenigingen en andere hebben de kans om hun zaak te verdedigen indien blijkt dat er fouten zijn gemaakt. Dan zullen de Raad van State en de andere instanties daar uitspraak over doen. Ik wil ook geen kritiek leveren op de Raad van State, die inderdaad werkt met het instrumentarium dat hem ter beschikking is gesteld. Mijn vraag is nu hoe we ons decretaal instrumentarium kunnen verfijnen waardoor de rechtszekerheid die nodig is in het belang van iedereen erop vooruitgaat.

Dit is geen provinciaal dossier. Dit is een van de grote doorstromingsdossiers, van de missing links van heel Vlaanderen. Ik ken het dossier van heel lang geleden. Ik heb het destijds mee betwist omdat er plannen waren vlak door de natuurreservaten Ten Haagdoorn en De Teut in Zonhoven. Men wilde aan de oostzijde een grote autosnelweg realiseren. Ik heb toen gevraagd om maximaal gebruik te maken van de bestaande weg en omleidingen te doen daar waar dat nodig is. Dat is ook vandaag nog altijd mijn stelling. Ik ben vandaag een heel groot voorstander van de omleiding.

In dit gebied is er minder wegeninfrastructuur aanwezig. Dat heeft te maken met de wat schrale bodem van de Kempen, waar vroeger heel weinig woningen waren. Er was ook relatief weinig landbouw. Door enerzijds die natte gebieden waar men niet doorheen kon, toen moerasgebieden en nu natuurgebieden, en anderzijds de militaire domeinen, zijn er op de oost-westverbinding heel weinig verbindingen. Dat is ook het geval in de Antwerpse Kempen. Dat zorgt voor problemen, omdat zowel het doorgaand en internationaal vervoer richting Eindhoven als het lokaal bestemmingsverkeer van Helchteren naar Houthalen op diezelfde weg zit en er geen enkel alternatief is.

Wij pleiten er vanuit onze fractie heel sterk voor om vast te houden aan de genomen beslissing en te kiezen voor de omleiding. De redenen daarvoor zijn manifest. Ten eerste is de nuloptie geen optie. De situatie waar we vandaag in zitten, is geen optie. Ik verwijs bijvoorbeeld maar naar de verkeersveiligheid: het aantal ongevallen op de huidige doortocht zal met 70 procent verminderen, indien de oplossing er komt. Ten tweede zal ook de tijdswinst heel belangrijk zijn.

Men moet dus kiezen tussen de twee tracés. Zowel de kosten-batenanalyse als het milieueffectenrapport heeft een aantal heel duidelijke elementen ingebracht. Vandaag zit men in de noord-zuidverplaatsing met een gemiddelde reistijd van 16,5 minuten. Dat zal in het geval van de doortocht 7,8 minuten worden, en in het geval van de omleiding 6,6 minuten. Dat is een beduidende tijdswinst voor tienduizenden reizigers per dag. Dat is economisch een enorm bedrag. Het betekent ook dat die barrière, die vandaag twee dorpen, Helchteren en Houthalen, volledig doormidden snijdt, kan worden opgelost.

De cijfers over de geluidshinder en die over de uitstoot van CO₂ en zo meer tonen dat de omleiding heel grote voordelen heeft. 640 woningen zullen beduidend minder geluidshinder hebben, terwijl dat in het doortochtscenario, waarbij tunnels gerealiseerd worden, slechts om 480 woningen gaat. Die 640 woningen zouden meer dan 6 dB(A) minder omgevingshinder hebben. Dat is enorm.

Een heel belangrijk argument is ook het feit dat, wanneer men voor het doortochttracé kiest, het handelsgegeven Houthalen-Helchteren volgens de studie een verlies zal lijden van 47 tot 78 miljoen euro. Verder is het belangrijk te weten dat de aanlegduur bij het omleidingstracé zal verminderen. Men zal vrij kunnen werken, in een vrije zone.

Wij pleiten er heel sterk voor dat natuurcompenserende maatregelen kunnen worden behouden en misschien nog wat verfijnd. Wij denken dat de regering uitermate grote inspanningen heeft gedaan om de inname van natuurgebied te kunnen compenseren.

Als ik vandaag als jurist het arrest lees, vraag ik me af waarom men niet gekozen heeft voor dat uitzonderingsartikel, artikel 36, paragraaf 4. Men had zich dan wel even tot Europa moeten wenden, maar dan had men die weg wel kunnen inslaan.

Staat de Vlaamse Regering als geheel nog altijd achter de omleidingsweg, zoals die nu is vastgesteld? Is de aanleg van het omleidingstracé juridisch nog mogelijk? Sommigen beweren dat dat niet meer kan, wegens die uitspraak van de Raad van State. Welke proceduretijd moet men daar minstens nog voor doorlopen? Wat is de stijging van de bouwkost? De bouwindex betekent in sommige jaren een stijging van 7 à 8 procent van de bouwkost. Zal men daardoor een aantal kostenscenario's moeten herzien?

Hebt u contacten met de Nederlandse regering over het dossier van de N74? Een maand geleden zei een gedeputeerde van Noord-Brabant me dat er volop wordt doorgewerkt aan de verbinding Valkenswaard-Lommel. Welke stappen heeft de regering gezet sinds het arrest en zal men de volgende dagen nog zetten om dit belangrijke dossier zo snel mogelijk te kunnen deblokkeren?

De Mobiliteitsraad (MORA) heeft dit dossier op een bepaald moment trouwens als voorbeeld genomen van wijze van aanpak, met de getrechterde besluitvorming. Ik wil u uitnodigen om als ministers de rug te rechte en niet nog eens een bocht te nemen, zoals het misschien destijds is gebeurd, zodat we deze omleiding zo snel mogelijk kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Ik wil eerst reageren op wat de heer Keulen aanhaalde, als een soort karikatuur. Ik weet niet wie u precies aansprak, maar u moet altijd opletten met karikaturen. Ik zou ook kunnen zeggen dat liberalen fabriekseigenaars zijn die hun arbeiders uitbuiten. Maar dat is ook niet waar, net zomin als die andere karikaturen die u zelf hebt aangehaald.

Ministers, vanuit onze fractie en vanuit Groen Limburg onderschrijven wij de noodzaak aan een goede noord-zuidverbinding. Op dat punt ben ik het wel eens met collega Keulen: het duurt inderdaad tergend lang. Het is niet iets van deze legislatuur, zelfs niet van de legislatuur ervoor, maar van die daarvoor of die daar nog eens voor. Het is een ongelooflijk tergend trage procedure, verschrikkelijk voor Limburg.

U spreekt over een nooddecreet. Dat klinkt in eerste instantie misschien aantrekkelijk, maar eigenlijk geef je daarmee net het falen van onze eigen decreetgeving toe. Dat betekent dat onze decreten falen en dat de opeenvolgende regeringen bovendien niet kunnen omgaan met onze decreten. Als dat de bedoeling is van zo'n nooddecreet, stel ik me daar toch grote vragen bij. Ik ben het wel eens met wat de heer Sauwens daarover zei. De Raad van State heeft een belangrijke functie in onze rechtstaat. De Raad van State zorgt ervoor dat er een opvolging is van de correcte rechtsgang en fungeert dan ook als beschermer van onze burger. Allerlei procedures maken om de Raad van State en kritiek van burgers te omzeilen, vind ik een zeer foute piste vanuit de politiek, vanuit het parlement, vanuit de decreetgever.

Naast het nooddecreet wil ik iets zeggen over de doortocht, maar kort, want de meningen zijn gekend. Wij zijn geen voorstander van een omleidingsweg die door waardevol natuurgebied gaat en ook twee woonwijken aandoet. Dat zijn niet enkel de mussen, mijnheer Keulen. Wij denken ook dat een doortocht een snellere en betere oplossing is, met meer juridische zekerheid.

Bij een nooddecreet moet ook een MER worden opgemaakt. Er zal opnieuw een alternatief moeten worden afgewogen. Het is ook een hele procedure die moet worden doorlopen. Het is nog altijd Habitatrictlijngebied, dus Europa zal blijvend kritiek geven. Dat is nu net iets dat bij de omleidingsweg een stuk crucialer is dan bij de doortocht. Die gaat ook door Habitatrictlijngebied, maar bon, die loopt er nu al door. Als we werken plannen in die zone is het juridisch toch onzekerder om een omleidingsweg te willen realiseren, in plaats van op het bestaande tracé via ondertunneling en dergelijke de noord-zuidverbinding te optimaliseren.

De vraag die bij iedereen leeft is natuurlijk: hoe moet het nu verder? Welke stappen worden nu genomen door de Vlaamse Regering? Worden er inderdaad een nieuwe MER en GRUP opgesteld? Wat is uw mening over het fameuze nooddecreet?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens: De wijzen komen uit het oosten. Misschien zegt dat vandaag iets over de kwaliteit van de commissie. Jammer genoeg is het om een andere reden dat we vandaag een iets grotere Limburgse vertegenwoordiging hebben dan normaal, en het is niet meteen een prettige reden.

Ik denk niet dat ik de geschiedenis die de collega's al hebben verteld, opnieuw moet geven. Ik wil enkel de aanvulling maken dat er in de hele periode van de geschiedenis van de noord-zuidverbinding wel effectief al zaken zijn gebeurd. De noord-zuidverbinding is intussen van Lommel tot bijna in Helchteren ondubbel. Dat zouden we bijna vergeten, maar we zijn het er allemaal over eens dat de meerwaarde van de ondubbeling zo veel groter zou zijn als uiteindelijk ook de finale bottleneck in Houthalen-Helchteren opgelost wordt – en laat dat nu precies het moeilijkste zijn. Ik herhaal dat de bottleneck zeer belangrijk is voor de leefbaarheid van Houthalen-Helchteren. Als Noord-Limburger wil ik nog eens onderstrepen dat die ook voor de ontsluiting van Noord-Limburg uitermate belangrijk is.

In 2008, als we teruggaan in de geschiedenis van de noord-zuidverbinding, toen Marino Keulen nog samen was met Hilde, is er een zeer belangrijke hindernis genomen in het dossier. Toen is er een keuze gemaakt. Ik denk niet dat we vandaag intentieprocessen moeten maken, van wie wat verkeerd heeft gedaan in de geschiedenis van de noord-zuidverbinding. We moeten enkel vaststellen dat we via een groeiproces zijn gekomen tot een heel breed gedragen beslissing in Limburg.

Ik herinner er nog eens aan dat die beslissing eigenlijk werd genomen omdat uit de plan-MER bleek dat zowel de doortocht als de omleiding kon. Ik heb nog niet te veel gehoord dat we ook om de doortocht aan te leggen, door een speciale beschermingszone moesten. Dat was een heel belangrijk argument in die plan-MER. Daarnaast is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt en die pleitte heel duidelijk in het voordeel van de omleidingsweg. Daar heeft de heer Sauwens daarjuist al uitgebreid naar verwezen.

We zouden kunnen zeggen dat we nu weer op het punt zitten van toen. Ik zou toch één belangrijk lichtpunt willen aanhalen. Ondanks het spijtige vernietigingsarrest stel ik vast dat het draagvlak dat er in 2008 was, vandaag zeker niet kleiner is geworden.

Paasdinsdag is een nieuwe feestdag die ik van u heb geleerd, mijnheer Keulen. Als CD&V'er leer ik dat van een liberaal, je kunt veel leren in het leven. Die dinsdagmiddag kreeg ik al telefoon van burgemeesters uit Noord-Limburg over alle partijgrenzen heen, om onmiddellijk een persbericht de wereld in te sturen dat we vanuit Noord-Limburg onverkort achter het omleidingstracé blijven staan. Ik stel vast dat de sociale partners één voor één opnieuw hun vertrouwen in de keuze voor de omleidingsweg hebben uitgesproken. Ik stel vast, collega's, dat we hier vandaag als Limburgse politici ook weer eensgezind achter dat omleidingstracé staan.

Dit debat moet misschien meer gaan over de meest rechtszekere oplossing om in de toekomst tot die omleiding te komen. Het is niet het moment om elkaars ideeën af te schieten, mijnheer Keulen, absoluut niet. Alle pistes moeten grondig worden onderzocht, maar ik wil toch nog eens verwijzen naar de Codex Ruimtelijke Ordening en dan kijk ik naar u, minister Muylers. In de vorige legislatuur, via een ontwerp van decreet van Dirk Van Mechelen, hebben we de mogelijkheid gelaten binnen 3.1 om plannen van gewestelijk, ruimtelijk en strategisch belang aan te pakken.

Mijn vragen richt ik aan beide ministers. Welke stappen zijn er al genomen om de verschillende voorstellen te toetsen op haalbaarheid en rechtszekerheid? Is er al een eerste idee over? Wat met het plan-MER: moeten we dat volledig opnieuw maken of kan dat ergens halverwege worden hernomen?

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Ik begin met het antwoord, maar minister Crevits zal – aangezien wij hier nu samen zijn – aansluiten. Ik moet eerlijk zeggen dat ik met een aantal opmerkingen erg blij ben. Mijnheer Vereeck, ik wil u danken om de historische context iets verder te schetsen dan de heer Keulen heeft gedaan en ook te verwijzen naar de bestaande regelgeving.

Ik wil mijn antwoord beginnen bij wat de heer Sauwens duidelijk stelt, namelijk dat we in een rechtstaat leven en dat iedereen die voelt dat zijn rechten zijn aangetast, naar de Raad van State kan stappen. Elk van ons vindt wel dat het algemeen belang moet primeren op het individueel belang, denk ik, maar dat elk individueel belang zijn rechten heeft en dat die ook mogen worden gebruikt. Elke burger heeft dus het recht om beroep aan te tekenen. En de argumenten die zo'n beroep kunnen ondersteunen, kunnen natuurlijk worden teruggevonden bij de verdere rechtspraak.

Zelfs wanneer je als overheid – wat in dit geval ook is gebeurd – hebt geprobeerd om zo veel mogelijk draagvlak te creëren en hebt geprobeerd om overal, ook in natuur, win-winsituaties te creëren, kun je niet vermijden dat iemand naar de Raad van State stapt of zijn rechtsmiddelen maximaal gebruikt, mijnheer Keulen. Ik kan u in elk geval meegeven dat de beslissingen in dit dossier niet onbezonnen zijn genomen. Ik betwijfel dat ik u daarvan moet overtuigen, mijnheer Keulen. Zoals u zei, was u nog samen met Hilde Crevits of zat u toch in de Vlaamse Regering, toen het plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse in 2008 zijn gebeurd.

Het gaat hier over de kwalificatie van het natuurontwikkelingsprogramma, het NOP. De plan-MER motiveert dit als een milderende maatregel. Minister Crevits zal daar nog verder op ingaan. De milderende maatregel is conform de Europese richtlijn, het decreet Natuurbehoud en de Habitatrichtlijn. Ik heb op basis van die bepaling – die keuze werd gemaakt in 2008 met uw partij in de regering – goed nagedacht en een RUP opgemaakt. Zo werkt dat. Ik ging ervan uit, net als u, dat dat juist gemotiveerd was. Ik kan nog altijd achter die motivatie staan. Minister Crevits zal er nog dieper op ingaan, maar de kwalificatie van het NOP als milderende maatregel werd zowel door de MER-coördinator, als het Agentschap voor Natuur en Bos als Leefmilieu, Natuur en Energie zeer uitdrukkelijk gesteund. Anders zou u niet gevolgd zijn, mijnheer Keulen. Ik veronderstel dat u het dossier nauwgezet hebt gevolgd. Er is zeker niet over één nacht ijs gegaan of roekeloos te werk gegaan.

In dit dossier hebben de actiegroepen specifiek een bepaalde juridische kwalificatie uit de plan-MER aangevochten, maar hebben ze geen aanval gedaan op de maatregelen zelf, niet op de tracékeuze en niet op het RUP dat werd opgemaakt. De Raad van State heeft deze actiegroepen gevolgd en om juridisch-technische redenen het plan vernietigd. Het NOP voorziet in een natuurcorridor tussen twee militaire gebieden. De Raad van State is van oordeel dat dit een compenserende maatregel vormt en geen milderende. Het NOP zou een maatregel zijn die de schadelijke effecten op de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszones (SBZ) zou compenseren, omdat de relaties tussen deze gebieden ook behoren tot de natuurlijke kenmerken van een SBZ.

De argumenten om tot dit standpunt te komen, betreffen een louter juridische beoordeling van de technische analyse uit het MER. Of met andere woorden: de Raad van State bekijkt eigenlijk de ‘ecologische’ conclusie dat het plan geen schade aanbrengt aan de natuurlijke kenmerken van de SBZ en door een ‘juridische’ bril.

In het arrest en de memories in de procedure zijn er in ieder geval bladzijden volgeschreven over het al dan niet milderend dan wel compenserend karakter van het NOP. Dit kan al op zich aantonen dat er niet zomaar een lijn te trekken is in de definiëring van deze maatregelen. Zoals gezegd, is dit in een moderne rechtstaat onvermijdbaar. Wie dat wil aanvallen, moet dat kunnen aanvallen.

Ik leg momenteel samen met minister Schauvliege de laatste hand aan het Investeringsdecreet. Een van de komende weken wordt het behandeld. We wachten op een advies van de Inspectie van Financiën. Als ik dat heb en als het positief is, of als ik het samen met minister Schauvliege voldoende kan weerleggen, kan ik met het decreet naar de regering stappen. We besteden maximaal aandacht aan een goed en grondig voortraject, het zoeken naar partners en het creëren van een draagvlak.

U hebt het ook gezegd, mijnheer Sanctorum en mijnheer Sauwens, ook hier kunnen we de rechtsgang niet onmogelijk maken. Wie een aanvechting wil en kan motiveren, mag dat doen. We moeten ons maar verdedigen met de wapens die we hebben. De Raad van State of andere rechtsorganen zullen altijd onafhankelijk van de politiek beslissingen kunnen en moeten nemen.

Ik volg de collega's dat we niet moeten blijven zoeken naar een zondebok in dit dossier. De voorbereidende documenten dateren reeds van 2008. Ik denk dat het op dit moment het belangrijkste is om vooruit te kijken. De heer Ceyskens zei het al, we zullen de procedures uiteraard hernemen waar de fout is ontstaan en tegemoetkomen aan de opmerkingen van de Raad van State. We zullen daarbij rekening moeten houden met alles wat in de procedure is aangebracht.

Minister Crevits en ikzelf hebben van in het begin gezegd dat we zo snel mogelijk moeten kunnen herbeginnen, en dat we dat moeten doen op de meest rechtszekere wijze. Op dit moment zijn we volop bezig, zowel juridisch als technisch en in overleg met de sociale partners, alle mogelijke acties te onderzoeken. Er wordt in de eerste plaats volop onderzocht

hoe er een snelle doorstart kan worden gemaakt met het plan-MER. Het bestaande plan-MER moet in ieder geval worden gerepareerd – na het arrest van de Raad van State is dat vanzelfsprekend –, geactualiseerd en wetenschappelijk onderbouwd.

Vervolgens moet de uitzonderingsprocedure van het decreet Natuurbehoud en van de richtlijn worden gevolgd. Daarna kan er een procedure tot vaststelling van een GRUP worden gemaakt. U begrijpt, mijnheer Keulen, dat we niet anders kunnen dan die procedure zo te hervatten.

U hebt in de pers gesproken over een nooddecreet. Het staat niet uw vraag, maar ik wil toch iets zeggen over het Deurganckdokdecreet. Anno 2013 is het niet zo eenvoudig. Niet alleen is de concrete situatie van het Deurganckdokdecreet en de noord-zuidverbinding niet vergelijkbaar. Toen werd een stedenbouwkundige vergunning decretaal gevalideerd. Daarover gaat het hier niet. Niemand, ook het Vlaams Parlement niet, kan onder de Europese regelgeving uit. Een onmiddellijke bekrachtiging van het vernietigde RUP kan de onregelmatigheid van het plan-MER niet rechttrekken. Een MER is een Europese plicht. Dit betekent concreet dat ook bij een goedkeuring van het RUP per decreet een voorafgaand plan-MER moet worden opgemaakt en dat we verplicht zijn te voldoen aan de richtlijn inzake natuurbehoud. Die twee elementen moeten we toch meenemen als er verder aan een nooddecreet wordt gedacht.

Ik neem aan dat u in uw laatste vraag verwijst naar de codex, artikel 3.1.1. Die bepaling geeft de mogelijkheid aan het parlement om op verzoek van de Vlaamse Regering te verklaren dat een ruimtelijk project van gewestelijk en strategisch belang is. De codex koppelt daar wel zes voorwaarden aan. Op basis daarvan kan bij de opmaak van een RUP worden afgeweken van het RSV. Dat was de filosofie van artikel 3.1.1. Het geeft de mogelijkheid om in het algemeen belang af te wijken van het RSV. U weet dat dat hier niet noodzakelijk is. De noord-zuidverbinding staat vermeld in de bindende bepalingen van het RSV. Als het parlement een dergelijke decretale verklaring zou willen goedkeuren, heeft dit een signaalfunctie, maar het heeft geen rechtstreeks gevolg voor het proces.

Ook in dat geval moeten het MER, inclusief de richtlijn natuurbehoud, en het RUP opnieuw worden opgemaakt. Het RUP zelf zal dan bij besluit van de Vlaamse Regering worden goedgekeurd. Een dergelijke decretale verklaring in uitvoering van artikel 3.1.1 van de Codex Ruimtelijke Ordening loopt dus samen met de vaststelling van het RUP. We zoeken hoe het snel en rechtszeker kan gebeuren, maar ik kan wel stellen dat een een-twee-drieoplossing niet mogelijk is. We doen er alles aan om binnen de Europese en internrechtelijke perken een snelle remediëring mogelijk te maken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sauwens, u vraagt waarom we voor die procedure hebben gekozen. Wel, er is een plan-MER gemaakt. We moesten sowieso door een heel kwetsbaar gebied: doortocht en omleiding in de beide gevallen. Het MER kwam tot de conclusie dat de beide opties konden en dat de doortocht, noch de omleiding tot significante effecten zouden leiden op de speciale beschermingszones. Als dat de conclusie is van een MER, dan is er geen enkele reden om de uitzonderingsprocedure te starten. Dan kun je in de gewone procedure blijven. Wat je niet kunt, is kiezen voor de gewone procedure en terugvallen op de bijzondere procedure. Je moet keuzes maken.

De Vlaamse Regering heeft een keuze gemaakt en die is sterk ondersteund. Er staat nog niet zoveel op mijn teller, maar ik was erbij toen de Vlaamse Regering een keuze heeft gemaakt. We hebben ook enkele keren met stakeholders in Limburg gesproken. Op het moment dat het ontwerp-MER zei dat er geen significante effecten waren, is de keuze gemaakt om in de gewone procedure te blijven. Dan heeft de regering beslist om te kiezen voor de omleidingsweg. Het zou anders geweest zijn, mocht het MER tot de conclusie zijn gekomen dat er significante effecten waren en dat we moesten compenseren. Dat was niet zo. Er waren geen significante effecten, en we konden mitigerende maatregelen nemen.

Dat was nieuw. Je moet ervoor zorgen dat je nergens zegt dat je aan het compenseren bent. Het is mitigatie en dat betekent dat je naar een manier zoekt om de effecten te milderen. Dat kon in de beide gevallen. Er is gekozen voor de omleiding. Dat is een keuze van procedure.

De Raad van State heeft gezegd: de keuze die jullie toen hebben gemaakt, is fout. Ik kan vandaag niet anders dan zeggen – ik ben ook jurist – dat ik achter de keuze sta die we hebben gemaakt. Ik vind dat nog altijd de juiste keuze. Het is geen keuze tussen omleiding en doortocht, het is een keuze voor een procedure van mitigatie. Van die keuze zegt de Raad van State expliciet dat ze niet juist is omdat het compensatie is. De Raad van State had kunnen zeggen dat het geen mitigatie was, en dan geen uitspraak doen. Maar de Raad van State zegt dat het compensatie is. We weten nu dat het een compensatiedossier is. We moeten ons daarbij neerleggen. We kunnen niet zeggen: ik vind dat het mitigatie is en ik blijf dat vinden.

Mijnheer Vereeck, je kunt zeggen dat de overheid een foute keuze heeft gemaakt, maar het is wel mijn grote overtuiging dat de keuze die we toen hebben gemaakt voor de mitigatieprocedure, de juiste was. Ik wil me hier niet verstoppen achter het MER. Het studie bureau gaf ons dat aan, de MER-coördinator bevestigde dat en de milieucel heeft dat plan ook nog eens goedgekeurd. Er werd ons iets aangereikt op drie niveaus, waarvan we hebben gezegd dat het in de beide gevallen kan en dus hebben we gekozen voor die procedure. Volgens mij was dat juist, maar de Raad van State zegt dat het fout is. Ik ben het met die redenering niet eens, maar het is wel een arrest dat is geveld en daar zitten we nu wel mee.

Ik ga akkoord met alles wat hier wordt gezegd. Er is een arrest geveld. Zomaar alles regelen via een nooddecreet, dat gaat niet. Mijnheer Keulen, u hebt dat ook zo niet gezegd. Ik heb u zeer goed beluisterd. U hebt gezegd dat we er een goedgekeurd MER moeten bij stoppen. De goedkeuring van het MER is nu weg. De Raad van State heeft niet alleen het RUP, maar ook de goedkeuring van het MER vernietigd. We moeten sowieso komen tot een goedgekeurd MER. We hebben dus een goedkeuring nodig. Dat betekent dat we de procedure op een bepaald punt moeten hernemen. Er is geen andere keuze. Daar wil ik duidelijk in zijn. Dat is spijtig, ik zou het liever anders zien, maar je kunt er niet omheen. Anders krijg je problemen.

Is de Vlaamse Regering ervan overtuigd dat een omleidingsweg de beste oplossing is? Dat hebben we al gecommuniceerd. De Raad van State heeft de omleidingsweg niet vernietigd, maar heeft gezegd dat het natuurontwikkelingsplan dat we er hebben bijgevoegd, duidelijk compensatie is. We moesten de uitzonderingsprocedure hebben gevolgd. Daar zitten we nu in. Dat betekent dat we dat moeten remediëren. Het wil niet zeggen dat de omleidingsweg is geliquideerd, wel dat we niet de juiste procedure hebben gekozen.

De juridische mogelijkheid blijft bestaan. Waarom zou dat niet zo zijn? Maar we moeten er wel voor zorgen dat we remediëren op een rechtszekere manier. Er zijn tal van mogelijkheden. De heer Keulen had het over een nooddecreet. De heer Ceysens citeerde artikel 3.1.1 van de codex die in de vorige legislatuur is ingevoerd. Het zijn allemaal zaken die we momenteel met veel ernst onderzoeken.

We hebben vandaag de knoop nog niet doorgehakt en dat is ook logisch. De sociale partners in Limburg hebben ons een dossier overhandigd waarbij Voka een bepaalde piste had aangereikt om decretaal te werken. Professor Vuye was daarbij betrokken. Deze ochtend is er een contact geweest. We moeten nu zien hoe we dat doen, maar we willen alle juridische zaken onderzoeken. Het moet rechtszeker zijn en we gaan dat in alle ernst onderzoeken. We kunnen de beslissing van de Raad van State jammer vinden, maar we moeten correct remediëren.

De proceduretijd die nog moet worden doorlopen, moet zo kort mogelijk zijn. Ik kan daar niet over liegen. Het MER moet opnieuw worden goedgekeurd, maar we moeten dat niet helemaal hernemen. We kunnen dat vanaf een bepaald punt doen, maar we moeten wel een goedgekeurd document hebben. De contacten met de cel-MER lopen. Ook minister Schauvliege is daarmee bezig.

Door dit arrest is er geen stijging van de bouwkost. Het is wel een streep door de rekening. Op gezette tijden werd ik door jullie ondervraagd: waarom onteigen ik niet veel sneller, de ondernemers zijn ongerust? We zitten in een spagaat. In het voorjaar 2011 was er veel onrust bij de ondernemingen. Die hebben de weg dan geblokkeerd omdat ze zekerheid wilden. Er was een specifiek probleem met de Volvo-garage omdat die op de lange termijn moest kunnen investeren. Die mensen moesten zekerheid hebben. Daarom is er een onteigeningsbesluit getekend voor dat bedrijf.

Het is onze bedoeling om met dat dossier door te gaan. Daar kan ik duidelijk over zijn. De onteigening is inderdaad getekend. Er is een tweede bedrijf, Awouters, dat twee jaar geleden is onteigend. Dat was nodig geweest in de doortocht. Volvo is ook een ondertekende onteigening.

De reden waarom het omleidingstracé is vernietigd, heb ik duidelijk gemaakt. Op een bepaald moment ging het over een onvolledig dossier. Dat is heel vreemd. Het is een dossier waar heel wat raadsleden op hebben gewerkt. De reden waarom de Raad van State dat heeft vernietigd, is omdat het een compensatie is en geen mitigatie.

We werken volop aan de oplossingen. Ik hoop dat we daarover heel snel duidelijkheid kunnen brengen. Niets belet ons om die MER nu al snel klaar te maken voor goedkeuring.

Van andere tracés is er geen sprake. We moeten de MER vanaf een bepaald punt hernemen. We zullen moeten nagaan wat het punt is dat het dichtste bij de goedkeuring zit, waarop we kunnen hernemen.

Het SALK is belangrijk voor dit dossier, zelfs zeer belangrijk. Als je in de uitzonderingsprocedure gaat, kan dat alleen maar voor een dossier van groot gewestelijk strategisch belang. In het SALK-rapport dat de professoren in Limburg hebben gemaakt, is de realisatie van de noord-zuidverbinding prioriteit nummer een. Die mensen hebben dat met grote deskundigheid gemaakt en zijn onverdacht. Niemand kan eraan twijfelen dat die noord-zuidverbinding voor Limburg van groot gewestelijk strategisch belang is. Dat is een grote ondersteuning in dit dossier. Het wordt ook bevestigd door de contacten die er ondertussen al zijn geweest.

Het is mijn bedoeling om in de komende weken naar Houthalen-Helchteren te gaan. Ik heb gelezen dat de burgemeester deze morgen uitspraken heeft gedaan. Ik zal daar nu geen commentaar op geven. Het is goed dat ik daar eens op bezoek ga om te zien hoe de sfeer is op het terrein.

Mijnheer Sauwens, u had een vraag over de verbinding van de N74 met de A67. Op Nederlands grondgebied wordt de N74 de N69. Die N69 is door Rijkswaterstaat overgedragen aan de provincie Noord-Brabant. Bij die overdracht werd de financiële en coördinerende bevoegdheid op provinciaal niveau gelegd. Ze hebben een omgekeerde beweging gedaan: wij hebben alle provinciewegen in Vlaanderen overgenomen, in Nederland worden wegen aan de provincie overgedragen.

In het gebiedsakkoord met grenscorridor N69 dat op 27 juni 2012 ondertekend is door de eigen en de Nederlandse actoren, is gewezen op het belang van die verbindingsweg. Op dit ogenblik loopt zowel de planstudie voor de West-Parallel als de herinrichtingstudie voor de bestaande N69 tussen de Belgische grens en de aantakking van de West-Parallel. Het definitieve rapport is gepland tegen halverwege dit jaar, dan moeten we er meer over weten. Het moet aansluiten bij het project-MER voor het nieuwe tracé dat op de A67 moet aansluiten.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is betrokken partij en informeert ook. Gijs Moors, de verantwoordelijke van AWV-Limburg is hier vandaag aanwezig – hij zit naast de pers, dat is misschien een beetje gevaarlijk. Hij volgt het dossier in elk geval van heel nabij op.

Dit is een beetje de stand van zaken. We leven in een rechtsstaat, ook voor mij is het van belang dat iedereen die dat wil, de rechtsmiddelen kan uitputten. Het is niet zo dat er niets

meer mogelijk is. We zijn op dit ogenblik in Gent de ring aan het voltooiën, we zijn in de Kempen de noord-zuidverbinding aan het aanleggen en ik hoop dat we de verbinding van de A11 binnenkort kunnen starten. Er zijn een aantal dossiers in volle ontwikkeling, maar het is juist dat we moeten werken aan het draagvlak als een keuze moeten worden gemaakt.

Het is nog niet mogelijk gebleken in Limburg om er iedereen voor 100 procent achter te krijgen. Zolang die 100 procent niet bereikt wordt, lopen we het risico dat men naar rechtsmiddelen blijft zoeken. Ook ik vind dit wat spijtig. Toen we de beslissing namen in 2008, waren de gemeenteraadsverkiezingen net voorbij. Er was een politieke partij opgericht die ‘Omleiding Nu’ heette. Degenen die zich afvragen waarom we die keuze hebben gemaakt: ik was erbij. Een aantal zaken uit de geschiedenis worden vergeten, ze worden gefilterd, maar die momenten toen, zijn mij bijgebleven. Het is een bijzonder moeilijk dossier dat de gemoederen heel fel heeft verhit. We moeten nu in alle koelheid proberen om rustig en rechtszeker voort te werken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, collega's, ik heb ook nog een toevoeging over de geschiedenis. Ik herinner mij 2008. We hadden juist een jaarvergadering gehad van VKW en toen bleek in Limburg dat iedereen dermate murw was dat men vlakaf zei: “Maak een keuze. En wat u ook kiest, we staan achter u”. En toen bleek inderdaad, mijnheer Ceysens, uit de studies en de maatschappelijke kosten-batenanalyse dat het omleidingstracé het minste overlast veroorzaakte.

Collega's, ik heb een beetje gemengde gevoelens bij de antwoorden van de ministers. Positief is dat men resoluut blijft gaan voor het voltooiën van de noord-zuidverbinding en voor het omleidingstracé, want dat is principieel heel belangrijk. Ik kan alleen maar zeggen dat de regering op de lijn zit van de overgrote meerderheid van de Limburgers. Voor mij is het individueel belang ook heel belangrijk, zeker als liberaal, maar nu worden toch heel veel individuele belangen, die van tienduizenden rechthebbenden, ook geschaad.

Wat u ook doet, ministers, de milieukoepel heeft aangekondigd dat ze opnieuw in beroep gaan bij de Raad van State als u blijft vasthouden aan het omleidingstracé. Dat zult u doen en ik hoop dat u dat zult blijven doen. Ze zullen opnieuw procederen, tot het bittere einde. U moet dus niet denken dat u ze zult kunnen bekeren of tot andere inzichten brengen, ze hebben dit vlakaf aangekondigd en een gewaarschuwde man of vrouw telt voor twee.

Wat ik een beetje negatief vind, is dat u toch weer helemaal opnieuw met een plan-MER zult beginnen, minister Crevits. Volgens mij zijn we dan weer met een ellenlange procedure bezig. Ik heb niets gezegd over een goedgekeurde MER. Ik heb me laten informeren door advocaten die vooral met ruimtelijke ordening en milieu bezig zijn. Zij zeggen me dat zo'n nooddecreet kan: “Het parlement maakt zijn wetgeving zelf en geeft ook zelf invulling eraan. Op die wijze staat het boven de Raad van State, dat is het basisbeginsel. De enige toetsing die nodig is aan een decreet, is de grondwettelijkheid en dus kan een nooddecreet alleen worden aangevochten bij het Grondwettelijk Hof. Het Grondwettelijk Hof gaat de materiële situatie niet na zoals de Raad van State dat doet omdat het ervan uitgaat dat het parlement alle afwegingen maakt en in zijn wijsheid beslist namens de bevolking die het gekozen heeft. Het individueel belang verdwijnt dus. De enige echte voorwaarde is dat alles goed beschreven moet zijn en dat de parlementsleden toegang moeten hebben tot alle info zodat er geen sprake kan zijn van onwetendheid, want dat is de fout die aanvankelijk in Wallonië werd gemaakt met de luchthavens. Het betekent dat bij het decreet in bijlage moeten worden bijgevoegd: stedenbouwkundige voorschriften, een toelichtingsnota, milieueffectenrapporten, een juridische motiveringsnota...”

Ik merk op dat onze buurlanden ook met soortgelijke nooddecreten of wetgeving werken. Dat is zo in Nederland, maar ook in Wallonië en Brussel. Het is niet zomaar iets dat we hier uit onze hoge hoed toveren. Ze hebben ondertussen die stap gezet en ook dat zijn democratieën die fungeren binnen een rechtsstaat.

Mijnheer Sanctorum, ik wil tussen haakjes nog even meegeven dat de Vogelrichtlijngebieden en de Habitatgebieden zonder inspraak werden aangeduid. Er werd nooit iets aan de bevolking gevraagd of megedeeld, ze waren er in één keer. Er wordt gepraat over democratie en betrokkenheid, maar ook dat was een heel eenzijdig verhaal. (*Opmerkingen van de heer Hermes Sanctorum*)

Ministers, in Limburg ligt het reservegebied aan bedrijventerreinen: 12.000 hectare. In de rest van Vlaanderen moet men met een vergrootglas op zoek naar industrie- en bedrijventerreinen. Bij een aantal ervan zoals Balen in het noorden van Limburg, Lommel is dat, kan men niet geraken omdat de ontsluiting ontbreekt.

Men kan dit ook bekijken op microniveau, bij de mensen zelf. Voor wie in de dorpskernen van Houthalen en van Helchteren woont, is het vandaag ook geen leven. Een van de redenen waarom men destijds het tunneltracé van Stevaert en Dewael heeft verlaten – het zijn geen geboortetunnels, het zijn uitgegraven tunnels – was omdat het verkeer langs de werken heen moest worden geleid en iedereen zei dat het jaren zou duren en dat men stikdood zou zijn. Het zou negen tot tien jaar duren en daarom werd het tunneltracé verlaten. Het was om die reden en om geen enkele andere.

Uiteindelijk gaf het economische middenveld in Limburg het signaal dat iets mocht worden beslist en dat het goed zou zijn. Zo zijn we in 2008 op het kabinet heel snel tot het akkoord over het omleidingstracé gekomen, dat zal ik nooit vergeten, minister Crevits.

Ik zeg dit om even mee te geven hoe het met dit stukje geschiedenis zit. Het is ook een motivatie voor een nooddecreet, dat volgens de experts die ik heb geraadpleegd, wel kan. Ik vrees dat als we terug beginnen met het opmaken van een plan-MER en met het doorlopen van de richtlijnen inzake natuurbehoud, we opnieuw voor jaren vertrokken zijn. We lopen dan weer het risico op procedures bij de Raad van State met een onzekere uitkomst. Dat staat als een paal boven water, wetende dat de natuurbeweging heeft gezegd dat ze opnieuw zal procederen.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, ik wil de regering danken voor de duidelijke antwoorden. Het is natuurlijk zo dat ze niet altijd zijn wat we graag willen horen, want we begrijpen nu ook wel dat het niet voor morgen zal zijn.

Laat ik beginnen met mijn eerste bekommernissen, op microschaal. Ik dank u ook voor de duidelijkheid die u hebt gecreëerd over de onteigeningen, die eigenlijk los staan van het arrest, want daar was enige onduidelijkheid over.

Ik begrijp ook – dit is een zijsprongetje – dat het SALK van groter belang is dan het louter financiële, want dat het ook een onderdeel zal zijn in de bijzondere procedure die u zult volgen. Ook dat is belangrijk nieuws.

Ik stel ook vast dat u vasthoudt aan het tracé. De keuze is gemaakt en het is goed dat we daarmee verder gaan.

Op de timing heb ik nog maar weinig zicht gekregen. Ik ben geen jurist, misschien moet u het toch nog eens herschetsen. Als we toch terug moeten naar het herschrijven van de plan-MER, begrijp ik dan goed dat een uitzonderingsprocedure zoals die wordt voorzien in de codex, zo goed als even snel gaat als een nooddecreet? Of gaat het dan merkkelijk sneller? Heeft het dan eigenlijk nog zin? Ik heb ook begrepen dat zelfs voor een nooddecreet het herschrijven van een plan-MER nodig is. Als we de moeite dan toch moeten doen, ongeacht de juridische stappen die we moeten zetten en de rechtszekerheid, kunt u mij dan toch wat meer vertellen over de timing en vooral over de snelheid?

Mag ik het nu iets breder en misschien ook iets meer filosofisch bekijken? Ik keer even terug naar de commissie Speed, de commissie-Sauwens, waarin we heel het participatieve proces voor de definitieve besluitvorming zetten en niet erna. Ik vind dat we er nu eens echt rekening

mee moeten houden dat we niet eerst een beslissing nemen waarna allerlei actiegroepen de zaak beginnen te blokkeren. We moeten met al hun problemen al rekening houden voor we definitief beslissen.

Mijn vraag is vooral of u mij, als niet-jurist, kunt schetsen wat de timing is in beide opties: het nooddecreet en de traditionele weg.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Voorzitter, ministers, ik dank u voor het antwoord. Ik heb nog een aantal heel concrete vragen.

Er is gezegd door minister Crevits dat een gedeelte van het werk dat gebeurd is, zou kunnen worden meegenomen in een aantal scenario's. Ik heb me daar ook een beetje in verdiept. Indien men aan het uitvoeringsontwerp wijzigingen aanbrengt, zoals vandaag de vraag naar extra tunnels ter hoogte van Lillo, heeft dat dan weerslag op de zaak, moet men dan het geheel hervatten?

We zitten op het einde van de legislatuur. Ik maak me zorgen dat een nieuwe regering de prioriteiten misschien zal herschikken. Is het mogelijk, minister Muyters, om in deze legislatuur nog een aantal stappen te zetten die ook de Limburgers ervan kunnen overtuigen dat deze regering dit hard maakt? Kan dit jaar het bestemmingsplan nog worden goedgekeurd? Kunnen een aantal onteigeningen nog worden voortgezet? Kunnen via de voorziene procedure nog een aantal financiële engagementen worden vastgelegd in deze legislatuur?

Wie vandaag pleit voor een nooddecreet, stond destijds op de foto's aan de tunnel – de heer Dewael om hem niet te noemen. We moeten beletten dat iedereen zijn eigen oplossing vindt voor een probleem waar vandaag een heel grote eensgezindheid over bestaat. Deze regering heeft de steun van het hele parlement. Het idee dat een aantal beslissingen 'Raad van State-proof' kunnen worden gemaakt, zoals men in Wallonië heeft geprobeerd, is niet haalbaar, dat is ook in de commissie Versnelling gebleken. Eventueel komt nog de Europese toetsing.

Wat wel mogelijk is, daar ben ik van overtuigd, is dat men vandaag, met steun van het parlement, stappen zet die ten eerste een heel deel van het voortraject kunnen inkorten omdat we zullen kunnen blijven gebruiken, en ten tweede een aantal procedures in de nog te komen vergunningen serieus inkorten.

Mijnheer Sanctorum, wij zijn ook voor groen en voor het landschap. Limburg heeft een enorme meerwaarde dankzij de aanwezigheid van grote groene gebieden. Ik ken het terrein en ik zeg u dat de ingrepen die nu gebeuren in de rand van het grote Habitatgebied, in heel grote mate gecompenseerd worden. Er worden enorme financiële en menselijke offers gebracht om een aantal bedrijven te doen verhuizen en om een aantal landbouwgronden om te zetten in natuurgebied, juist om de natuurbalans in deze streek goed en positief te houden. Dit is een van de hoofdredenen waarom we zeggen dat dit dossier heel goed is voorbereid en dat het via een getrechterde besluitvorming op de tafels is terechtgekomen waar het vandaag ligt. Het moet nu snel worden voortgezet.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik houd het kort en ik spreek met een zekere schroom als niet-Limburger. Ik wens natuurlijk dat Limburg krijgt wat het toekomst.

Ik hoor hier echter een aantal uitlatingen waar ik het even over wil hebben. Ik hoop dat ik u verkeerd begrepen heb, mijnheer Keulen, want het is niet mogelijk om met een nooddecreet de Europese richtlijnen te omzeilen. Zelfs met een nooddecreet is er nood aan een conform verklaard MER dat de Europese toets van de Europese MER-wetgeving doorstaat. Ik zou dit misverstand hier toch uit de weg willen ruimen. De Europese MER-richtlijn heeft zelfs directe werking. Er zijn arresten door de Raad van State geveld op het moment dat wij de Europese MER-richtlijnen nog niet correct hadden omgezet in onze eigen MER- en natuurdecreten. Die illusie wil ik uit de wereld helpen, we kunnen geen juridische omleidingsweg maken om Europese natuurbehoudswetgeving heen.

Ik heb beide ministers horen vertellen – en ze moeten mij maar corrigeren als ik het verkeerd heb gehoord – dat het werk dat is geleverd rond het MER niet allemaal verloren is. Men kan een MER op een bepaald punt hernemen. We kennen ook de techniek van de aanvullende richtlijnen die ook al is toegepast. Men moet dan ook niet van een wit blad vertrekken.

Er is al heel wat werk geleverd dat opnieuw kan worden gevaloriseerd. Het komt er nu op aan de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen, met de juiste terminologie. Ik heb immers uit het arrest van de Raad van State begrepen dat daar veel semantiek mee gemoeid is: mitigatie versus compensatie enzovoort. Ik herinner me ook uit het dossier over de verdieping van de Westerschelde dat we de ontpoldering absoluut geen compensatie mochten noemen. Door die ontpoldering gingen we het ecosysteem dermate versterken dat de voorgenomen ingreep geen significant negatieve effecten had op de speciale beschermingszone. Ook toen was het van belang om dat mitigatie te noemen en geen compensatie. Ik heb begrepen dat er in het MER zelf een aantal keren verkeerdelijk het woord compensatie is gebruikt waar men eigenlijk mitigatie bedoelde. De Raad van State is daar wellicht op doorgeslagen.

Ik wil ervoor pleiten ook gebruik te maken van de procedures die er vandaag zijn. Vandaag maken we het al mogelijk om als er een openbaar onderzoek is gestart over het ruimtelijk uitvoeringsplan, bijvoorbeeld al de stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. Vandaag kunnen we dakpankoersgewijs werken en de ene procedure al opstarten terwijl de andere nog niet volledig is afgelopen. De huidige decreten bieden ons die mogelijkheid.

Minister Muylers, ik heb ook begrepen dat in uw voorontwerp van decreet over de omgevingsvergunning ook het project-MER zal kunnen worden geïntegreerd in de procedure tot aflevering van de omgevingsvergunning zelf. Ook dat kan een belangrijke tijdswinst opleveren. Ik zou dan ook eerder willen pleiten voor een generieke versnelling van procedures zonder dat we rechten van derden of Europese richtlijnen schenden, dan nu à la tête du client, voor één dossier een uitzonderingslegistiek uit te vinden die dan achteraf op dezelfde problemen lijkt te stuiten bij de Raad van State. Ik doe bij deze dan ook een warme oproep om snel voortgang te maken van het omgevingsvergunningendecreet en van het decreet op de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten. Beide decreten kunnen ons in alle gevallen en voor alle maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten in Vlaanderen een belangrijke tijdswinst opleveren.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Mijnheer Sauwens, u zei daarnet dat er wordt voorzien in allerlei compensaties wanneer we dat omleidingstracé willen realiseren. Dat is nu net een van de redenen waarom wij voor die doortocht zijn. Wij zijn ervan overtuigd dat die doortocht sneller zal gebeuren en dat die juridisch meer solide is. Dat is een van de argumenten pro die doortocht.

Mijnheer Keulen, ik twijfel er niet aan dat u een aantal milieujuristen hebt aangesproken. Zo'n tracé aanleggen zonder een plan-MER in Habitatrichtlijngebied, lijkt me in deze tijden van Europese richtlijnen en dergelijke meer totaal onmogelijk. Ik weet natuurlijk niet welke juristen u hebt aangesproken.

Minister, ik heb nog een specifieke vraag in verband met de keuze van het tracé. De Vlaamse Regering zegt dat zij niet van standpunt verandert wanneer het gaat over de tracékeuze. Kunt u dat hard maken? De discussie gaat inderdaad over het compenserende karakter van de milderende maatregelen in het plan-MER. Maar dat compenserend karakter is natuurlijk eigen aan het tracé. Het gaat immers over het tracé dat door het natuurgebied zal lopen in Habitatrichtlijngebied. Als we procedure moeten hernemen op het punt waar de fout is gemaakt, dan kunt u toch niet uitsluiten dat de alternatieven opnieuw worden afgewogen. Dat betekent dat het hele debat dan opnieuw open ligt. Of vergis ik me?

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

De heer Lode Ceysens: Ook om die doortocht te realiseren, moest er ook een speciale beschermingszone worden aangesproken. Ik herinner me hoe binnen die maatschappelijke kosten-batenanalyse die tunnels konden worden aangelegd en in welke omleidingen kon worden voorzien. Als ik dat vergelijk met de hinder die er is geweest, met name een lichte wegverzakking op die weg in de maand februari, dan kan men die speciale beschermingszone uitbreiden tot in Noord-Limburg, tot aan de Nederlandse grens, mijnheer Sanctorum, want dan is alle economische activiteit daar weg wanneer die doortocht daar is gerealiseerd.

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Ik ben soms wat verbaasd over de argumentatie die u naar voren brengt, mijnheer Keulen. Ik heb ook de geruchten opgevangen dat men opnieuw tot de Raad van State zal gaan wanneer we het omleidingstracé blijven volgen. Dat betekent dat we een duidelijk en rechtszeker kader moeten hebben. De Vlaamse Regering moet nagaan hoe de beslissing zo snel mogelijk kan worden genomen. We zullen nagaan welke timing mogelijk is. We moeten er dan wel voor zorgen dat die timing niet opnieuw tot rechtsonzekerheid leidt die door het Grondwettelijk Hof of door de Raad van State in vraag kan worden gesteld. Ik ben er zeker van dat u het daarmee eens bent, mijnheer Keulen.

Mijnheer Martens, ook wanneer we morgen een omgevingsvergunning of een Versnellingsdecreet hebben, zullen we moeten voldoen aan de richtlijnen over het MER en het natuurbehoud. We kunnen daar niet van afwijken. Men kan misschien wel afwijken van andere elementen, maar niet van de Europese richtlijnen over het MER of over het natuurbehoud.

Mijnheer Martens, u zegt zelf dat men bij het nooddecreet in bijlage een MER moet voegen, maar we hebben geen MER meer. Dat is vernietigd, dus we moeten er opnieuw een maken.

Het Omgevingsdecreet is vorige week door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Nu gaat het naar de adviesraden, die 45 dagen tijd hebben. Dan komt het opnieuw naar de regering, waar we proberen te reageren op die adviezen, en de teksten waar nodig aanpassen. Vervolgens gaat het decreet naar de Raad van State, waarna de Vlaamse Regering de definitieve beslissing neemt. Vervolgens komt het naar het parlement.

Mijnheer Keulen, ik zal nooit nog een uitspraak doen over de termijn die het parlement nodig heeft om een decreet al dan niet goed te keuren.

Wat het Investeringsdecreet betreft, wachten wij op het advies van de Inspectie van Financiën. Zodra we dat advies hebben, kunnen – in functie van dat advies – minister Schauvliege en ikzelf naar de regering gaan. Die twee procedures lopen tegelijk met een verschil van twee of drie weken. We moeten nagaan of we in de commissie Ruimtelijke Ordening die twee procedures samen kunnen behandelen. Het is het parlement dat dit bepaalt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sanctorum, wij moeten er inderdaad voor zorgen dat het MER wordt goedgekeurd. Vermoedelijk zullen we na de kennisgeving kunnen starten. Een MER zelf kiest echter geen tracé: in een MER wordt nagegaan wat de milieueffecten zijn. In dit geval zal het geen mitigatie meer kunnen zijn maar een compensatie. Daarbij moeten sowieso een aantal regels worden gevolgd.

De huidige baan is het nulalternatief. Daarbij doen we niets. Zowel de doortocht als de omleiding loopt door speciale beschermingszones. We gaan na op welke manier we compenseren. De Vlaamse Regering blijft achter haar principiële keuze staan, maar het is natuurlijk niet uitgesloten dat we nog eens moeten nagaan wat de compensatie is voor de doortocht. Het is echter niet onze bedoeling om dat debat te heropenen. Ik weet niet meer precies wie daarnet vroeg of de procedure volledig moest worden hernomen indien we zouden ondertunnelen in Lillo. Dat is niet het geval, want dat is een uitvoeringsvariant. In het MER staat wat daarbij de extra kosten zijn. We hebben daar cijfers over. Het is dus niet het

MER, maar de politiek die keuzes maakt. Het is wel best mogelijk dat een aantal opties opnieuw worden berekend. Onze keuze is echter principieel gemaakt. Wij hebben ook geen baat bij een groot debat over alternatieven. We zullen op een correcte manier de onderzoeken doen die moeten gebeuren. Het zal echter sowieso een compensatiedossier worden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voor mij is zo'n nooddecreet vooral een opstap om te komen tot dat grote decreet over de grote openbare werken. Ik heb begrepen dat het de naam van Investeringsdecreet zal krijgen.

Ik wil nog even het procedé over het nooddecreet toelichten. Vandaag zitten we met een niet-goedgekeurd MER. Het is de bedoeling dat de Vlaamse Regering dat MER opnieuw goedkeurt en daarmee naar het parlement komt. Dat plan-MER kan dan als bijlage worden toegevoegd aan het nooddecreet. Eigenlijk laat Europa een snellere manier van werken toe rekening houdend met het groot economisch belang dat moet worden gemotiveerd. Europa sluit dit niet uit. Men verwijst daarvoor naar de buurlanden en naar de aanpalende regio's, namelijk Brussel en Wallonië, waar men deze werkwijze eveneens zou hebben gevolgd. We moeten ervoor zorgen dat het laatste stukje van de noord-zuidverbinding voltooid geraakt. Dat is belangrijk voor de toekomst van de hele provincie.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Heb ik het goed begrepen dat er voorlopig nog geen nieuwe timing kan worden aangehouden? (*Opmerkingen van minister Philippe Muylers*)

Die wordt dus besproken in de regering.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik ben blij met het engagement van de twee bevoegde ministers. Ik denk ook niet dat het parlement nu op juridisch vlak de knoop moet doorhakken. Dat moet de regering doen, die daarvoor is uitgerust. Ik kondig wel een motie aan om de eensgezindheid die hier vandaag bestaat, mee door de plenaire vergadering te laten ondersteunen.

De heer Marino Keulen: Ik kondig ook een motie aan.

De heer Hermes Sanctorum: Ook ik kondig een motie aan.

De voorzitter: De interpellatie en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de werking van het KLIP-decreet - 1412 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het centraal uitwisselen, via het KLIP, van digitale informatie over kabels en leidingen - 1419 (2012-2013)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister-president Peeters.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister-president, het beschadigen van een aardgasleiding op middendruk tijdens werkzaamheden voor de aanleg van een geluidsscherm langs de E40 in

Erembodegem doet vragen rijzen over de implementering en werking van het KLIP-decreet (Kabel- en Leiding Informatie Portaal).

Het KLIP-decreet is ongetwijfeld een grote stap vooruit geweest ten opzichte van de vrij ongeordende toestand voordien. Ook de werking werd gebruiksvriendelijker gemaakt. De atlas van de leidingen is digitaal en gemakkelijk raadpleegbaar. We hebben vanuit het parlement gevraagd om een aantal aanpassingen te doen inzake de verantwoordelijkheid bij het niet tijdig doorsturen van de plannen door diverse nutsmaatschappijen, en op het punt dat de aannemer zich eerst moet vergewissen van de plannen alvorens met de werkzaamheden te starten.

Luidens de eerste reacties zou het decreet zijn gerespecteerd en de procedures gevolgd, maar zou de leiding één meter fout liggen. De beheerder van de leiding zegt dan weer dat de aannemer de zorgplicht bij het uitvoeren van de werken niet heeft gevolgd. De vraag is dus hoe het toch nog fout is gelopen en wat er kan worden verbeterd om dergelijke voorvallen te voorkomen.

Opmerkelijk was ook dat er op de radio voortdurend over de wegomleiding werd gesproken, maar dat in de communicatie de mensen nooit werden opgeroepen om het openbaar vervoer te gebruiken en bijvoorbeeld de trein naar Brussel te nemen. De file op de E40 werd met andere woorden als onvermijdelijk beschouwd.

Minister-president, zonder zich over fouten of tekortkomingen uit te spreken, wat zijn de feiten geweest die aanleiding hebben gegeven tot de beschadiging van de aardgasleiding? Zijn er op grond van de eerste vaststellingen redenen om van een aanpassing van de regels en/of procedures te spreken? Bestaan er geen systemen en meettoestellen voor aannemers die vrij exact de positie aangeven van een ondergrondse leiding, zoals dat bijvoorbeeld al bestaat voor elektriciteitsleidingen? Zijn zones langs autowegen, drukkbewoonde wijken enzovoort geen zones waar extra waakzaamheid in acht moet worden genomen? Waarom werd niet opgeroepen om het openbaar vervoer te nemen?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister-president, de gasramp van enkele jaren geleden in Wallonië was de aanzet tot de oprichting van het KLIP. Het wordt ontwikkeld door het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV). De federale overheid zette simultaan het Kabel en Leiding Informatie Meldpunt (KLIM) op. Het KLIP, gekoppeld met het KLIM, heeft als doelstelling de informatiedoorstroming tussen de uitvoerders van grondwerken en de kabel- en leidingbeheerders te bevorderen, om schade aan kabels en leidingen te voorkomen.

Meerdere incidenten in de voorbije periode wijzen erop dat de problematiek in verband met gevaar bij grondwerkzaamheden door ondergrondse kabels en leidingen nog steeds actueel is, zoals zopas nog in Erembodegem naast de E40. We moeten ons echter niet focussen op dat specifieke geval en het ruimer bekijken.

Ik wil het hebben over het afstemmen van KLIP en KLIM. Als ik dat op lokaal niveau bekijk, stel ik vast dat daar in de praktijk nog heel weinig van te merken is. Er zijn ook nog altijd onderaannemers van nutsmaatschappijen die zelfs geen plannen opvragen voor ze aan de werken beginnen.

Het portaal is een belangrijk element, en zeker het afstemmen van een Vlaams en een federaal initiatief. We moeten nu vooral komen tot een vorm van afdwingbaarheid. Het grote probleem zit bij de onderaannemers, minister-president. Bij sommige werken wordt soms nog op het laatste moment van aannemer veranderd. Ik stel vast dat heel veel onderaannemers op werven aankomen zonder enig plan te hebben opgevraagd of gekregen. De hoofdaannemer heeft de plannen soms wel, maar de onderaannemer niet bij de uitvoering.

Ik kan me niet uitspreken over de situatie in Erembodegem, maar ik denk dat het in de eerste plaats belangrijk is om KLIM en KLIP beter op elkaar af te stemmen. Daarnaast moeten we

naar een vorm van afdwingbaarheid gaan, zodat werken zelfs niet mogen worden gestart, in bepaalde gevoelige gebieden, waar aardgas- en dergelijke leidingen lopen, vooraleer men als aannemer volledige kennis heeft van de plannen.

Minister-president, hoe ver staat het met de noodzakelijke afstemming van KLIP en KLIM? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering in verband met meer afdwingbaarheid, om rampen te voorkomen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister-president, het aspect van afdwingbaarheid is inderdaad belangrijk, maar in dit dossier stel ik mij ook vragen bij de accuraatheid van de gegevens. Blijkbaar stonden de leidingen wel ingegeven, maar had men geen zicht op de accuraatheid. Het ging hier over een meter verschil. In dergelijke toestanden is dat veel en leidt dat tot grote problemen. Hoe gebeurt de controle op de accuraatheid van die gegevens?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister-president, ik merk ook in mijn andere functie, als advocaat, dat er nog altijd heel wat betwistingen blijven bestaan tussen aannemers en opdrachtgevers van werken over schade die wordt veroorzaakt door werken in de ondergrond. Ik merk dat dat nog niet echt verbeterd is, de discussies over aansprakelijkheden en schadegevallen.

Een van de zaken die ik nog altijd moeilijk vind, is de accuraatheid van de ligging. Er kan wel heel veel worden ingegeven, maar is dat inderdaad de juiste ligging? Ik veronderstel dat daar niet altijd veel aan kan worden gedaan, doordat er soms bewegingen zijn in de ondergrond, of doordat er andere werken in de buurt plaatsvinden, waardoor de leidingen soms kunnen verzakken en dergelijke. Dat is inherent aan dat systeem. En dus is de vraag of zo'n KLIP-systeem ooit echt perfect dekkend kan zijn.

De afdwingbaarheid van het systeem is een vraag waar ik nog altijd wat mee worstel, de sluitende verplichting om alle gegevens daar correct in in te geven.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Het decreet is vrij duidelijk, mijnheer Reekmans. Ik citeer artikel 11, paragraaf 2, van het decreet: "Elke persoon die overeenkomstig dit decreet een planaanvraag moet indienen, mag slechts een aanvang nemen met de uitvoering van de desbetreffende grondwerken nadat hij in antwoord op zijn planaanvraag de in paragraaf 1 bedoelde informatie ontvangen heeft." Je kunt niet duidelijker zijn dan dat: hij mag niet beginnen met de werken als hij de plannen niet heeft aangevraagd.

Wat de handhaving betreft, is er een geldboete van 50 tot 100.000 euro. Dat vindt u terug in artikel 17.

De vragen geven mij de gelegenheid om een en ander duidelijk te stellen, ook over het systeem van KLIM en KLIP. Als je bij de ene iets vraagt, wordt dat automatisch overgemaakt aan de andere. Ik weet dus niet waarom u spreekt over de coördinatie tussen beide.

Het KLIP-systeem heeft als duidelijke bedoeling ervoor te zorgen dat je die plannen moet opvragen vooraleer aan de werken te beginnen. Dat is verplicht. Dat is geregeld door het decreet. Ik kom daar nog op terug. Er is in duidelijke sancties voorzien. Als je het niet doet voor de aanvang van de werken met aannemer, onderaannemer, enzovoort, krijg je een boete. Dan is de vraag: als je die kaarten hebt, wat is daar de realiteit van? Is dat correct? Dat is de verantwoordelijkheid van wie die plannen verstrekt.

Ik zal alle vragen, ook deze die bij die van minister Crevits aansluiten, proberen te beantwoorden.

Zonder zich over fouten of tekortkomingen uit te spreken, wat zijn de feiten geweest die aanleiding hebben gegeven tot de beschadiging van de aardgasleiding? Die vraag werd meegenomen in de schriftelijke vraag die ik heb gekregen. Het feitenrelaas dat werd gegeven

door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is vrij duidelijk. Het is niet aan mij om daar conclusies aan te verbinden.

U weet dat de werken voor het plaatsen van de geluidsschermen in Aalst op 3 mei 2012 door het AWV werden aanbesteed. Op 3 oktober 2012 werden de werken aan de aannemer Betonac toegewezen. Voor deze werken is, zoals voor alle bouwwerken, de ‘Praktische leidraad ter voorkoming van schade aan ondergrondse installaties tijdens in hun nabijheid uitgevoerde werken’, verspreid door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, van toepassing. Onder het artikel ‘Belangrijke berichten aan de inschrijvers’ waarschuwt het bestek dat in de projectzone verschillende gas-, elektriciteits-, water- en andere leidingen de E40 kruisen en dat men met de nodige omzichtigheid dient te werken.

Tijdens de voorbereiding van de werken en de opmaak van het bestek heeft het AWV via het KLIP de plannen van alle nutsleidingen in de buurt van de werken aangevraagd en gekregen. Op basis van deze plannen werd een inschatting opgemaakt van de werken – de posten, zoals men dat mooi noemt – die nodig zijn om de werken voor het plaatsen van de geluidsschermen veilig uit te voeren. Concreet voor de gasleiding in kwestie heeft het AWV op 6 december 2011 plan nr. 693 van Eandis gekregen, waarop de dwarsende leiding was aangeduid. De gasleiding werd vervolgens op de aanbestedingsplannen overgetekend. Voor de dwarsende leidingen werd in het bestek, waar nodig, in maatregelen voorzien, bijvoorbeeld het bouwen van een beschermende funderingszool, zodat er geen leidingen moesten worden verlegd. Na de toewijzing van de werken heeft de aannemer op 6 november 2012 via het KLIP informatie opgevraagd over de nutsleidingen in de projectzone. De aannemer heeft op 8 november 2012 het plan nr. 693 van Eandis gekregen.

Op 29 november 2012 werd door het AWV het eerste overleg met de aannemer gehouden. De problematiek van de dwarsende en de langsleidingen werd besproken. Er werd afgesproken om de nutsmaatschappijen Eandis, Belgacom, TMVW en Telenet individueel uit te nodigen om hun leidingen te bespreken en eventueel ter plaatse aan te duiden. De aannemer heeft hierop de nodige initiatieven genomen. Op dinsdag 11 december 2012 werden Belgacom en Telenet ontvangen, op woensdag 12 december 2012 waren TMVW en Eandis aan de beurt. De aannemer tekende alle gekende leidingen van de verschillende maatschappijen op het grondplan van de schermen over en op basis daarvan werd in een aantal funderingszolen voorzien boven de leidingen. Met betrekking tot de gasleiding van Eandis ter hoogte van de Kleistraat toonde Eandis de bereidheid om ter plaatse te gaan. Dat gebeurde op 7 maart 2013 om 13 uur. Tijdens het plaatsbezoek ter hoogte van de Kleistraat heeft Eandis een nieuwe versie van het plan 693 met bijkomende referentiematen aan de aannemer overhandigd.

Op 9 april 2013 rond 8 uur 45 heeft de aannemer de gasleiding, met een diameter van 100 millimeter en 15 bar druk, bij het heien van een profiel doorboord.

Dat is kort het relaas op basis van de informatie die ik heb gekregen.

Uw volgende vraag was: zijn er op grond van de eerste vaststellingen redenen om van een aanpassing van de regels en/of procedures te spreken? Het AGIV heeft mij bevestigd dat de aannemer het KLIP-decreet heeft nageleefd en tijdig een planaanvraag heeft uitgevoerd. Volgend op de planaanvraag zijn de plannen ook uitgewisseld tussen de betrokken kabel- en leidingbeheerders die actief zijn in de betrokken zone.

Het is, voor alle duidelijkheid, belangrijk te benadrukken dat in het huidige KLIP geen plannen zitten. Het fungeert louter als planaanvraagmodule. Het is wel zo dat het KLIP nagaat of plannen tijdig en op correcte wijze zijn aangevraagd. Dat was het geval voor het concrete dossier in Erembodegem. Ik onderstreep dat het KLIP ervoor zorgt dat men plannen aanvraagt en dat die plannen ook worden bezorgd, maar het KLIP is niet verantwoordelijk voor de correctheid van de plannen en voor de uitvoering van de werken op basis van die plannen. Zoals sommigen die nog altijd advocaat zijn hebben onderstreept, mevrouw Smaers, gelden dan de gewone aansprakelijkheidsregels, in verband met zorgvuldigheid enzovoort.

De correcte naleving van het decreet is één zaak, maar de kwaliteit van de plannen en het voorzichtig te werk gaan op het terrein is een andere zaak. Op dit moment is het zeker nog te vroeg om een wijziging van het KLIP-decreet te overwegen, vind ik. We moeten eerst alles afronden en nagaan wat het expertenonderzoek brengt. Het vermijden van graafschade bij kabels en leidingen is natuurlijk een topprioriteit, laat daar geen misverstand over bestaan. Toch vind ik dat we er ook altijd over moeten waken niet naar aanleiding van een enkele calamiteit weer nieuwe regels in het leven te roepen. Steekvlampolitiek is niet aan de orde. Het kan bijvoorbeeld even goed met een steeds beter systeem van planuitwisseling tussen de aannemers, de kabel- en leidingbeheerders en de overheid. De volgende stap is de digitale fase, waar we nu volop mee bezig zijn.

Uw volgende vraag is of er geen systemen en meettoestellen bestaan voor aannemers die vrij exact de positie aangeven van een ondergrondse leiding, zoals dat reeds voor elektriciteitsleidingen bestaat. Ook op dat vlak hebben we de nodige informatie ingewonnen. Er is detectieapparatuur beschikbaar, maar die levert niet onder alle omstandigheden even betrouwbare of eenduidig te interpreteren resultaten. Dat geldt in het bijzonder in stedelijk gebied met een grote concentratie aan kabels en/of leidingen. Bovendien vergt het correcte gebruik van deze apparatuur veelal een specialistische kennis. Ze kunnen ook duur zijn in aankoop.

Het gebruik van deze apparatuur om de loop van kabels en leidingen tussen de proefsleuven vast te stellen, kan echter wel een goede bijdrage leveren aan zorgvuldig graven, waartoe men als uitvoerder van de grondwerken sowieso is gehouden. Er moet dan wel zijn vastgesteld dat de detectieapparatuur waarvan men gebruik maakt, ook daadwerkelijk die kabels en leidingen detecteert, die men in de proefsleuf heeft gevonden. Het meest bekende en meest courante detectiesysteem dat momenteel gebruikt kan worden, is het systeem dat gebruik maakt van frequenties van signalen. Die signalen kunnen van drie bronnen afkomstig zijn: stroom, radio of gegenereerd door een zender. Verder ingaan op deze bronnen is zeer technisch. Ik weet niet of er in de commissie mensen zitten die een technische opleiding tot ingenieur hebben gevolgd. Ik ben daar wat voorzichtig in, omdat ik niet de kans heb gekregen die schitterende opleiding zelf te volgen.

Vervolgens is er gevraagd of zones langs autowegen, in druk bewoonde wijken et cetera geen zones zijn waar extra waakzaamheid in acht moet worden genomen. Het KLIP werd opgericht in de nadagen van de gasramp in Gellingen, zoals u weet. Wij hebben toen het initiatief genomen, toen was ik nog minister van Openbare Werken en Leefmilieu. In deze periode zocht de overheid intensief naar alle mogelijke middelen die konden bijdragen tot het voorkomen van een gelijkaardige ramp.

Het voorkomen van schade is allereerst van groot belang voor de veiligheid van diegene die de graafwerken uitvoert en van de omwonenden, zodoende is waakzaamheid altijd geboden. Daarnaast is er de directe materiële schade aan de kabels en leidingen en aan het materiaal van de aannemer. Ten slotte is er de gevolgschade, vaak van economische aard: stilvallende productie, uitvallen van beveiligingssystemen, wegvallen van elektriciteit, maar ook verkeershinder, zoals we allemaal hebben kunnen vaststellen of zelfs hebben meegemaakt. Ook kan er milieuschade optreden, om volledig te zijn. Dat alles om aan te geven dat waakzaamheid altijd is geboden bij het uitvoeren van graafwerken, zeker in een dichtbevolkte regio, zoals Vlaanderen is in al zijn facetten.

Zo heb ik alle vragen beantwoord, denk ik. Mocht het niet zo zijn, ga ik er graag verder op in. Ik kan nog uren doorgaan over het KLIP-systeem, maar het belangrijkste is dat het werkt zoals het decreetaal is vastgelegd. Er zijn sancties aan verbonden als men dat niet naleeft. De communicatieproblemen tussen beide systemen zijn weggewerkt. Ik heb daarover nog met de heer Verwilghen, die toen ter zake bevoegd was, akkoorden afgesloten.

De heer Dirk de Kort: Minister-president, bedankt voor uw uitvoerig antwoord. Het is inderdaad goed om vast te stellen dat het KLIP-decreet werkt. Voor de werkzaamheden aan ondergrondse leidingen was het belangrijk dat bij de werken zelf het ontbreken van plannen

dikwijls tot heel wat vertragingen en op die manier tot ergernis in de omgeving aanleiding gaf, maar ook dat de wijze waarop de aannemers soms te werk gingen, effectief een groot gevaar voor de omgeving betekende, voor heel wat mensen. De werking van het KLIP-decreet heeft er in elk geval toe bijgedragen om toch aan die twee zaken te verhelpen.

De heer Peter Reekmans: Minister-president, dat het KLIP-decreet een verbetering heeft gebracht na die grote ramp is waar, dat kan niemand ontkennen. Artikel 11 bepaalt inderdaad dat de plannen moeten worden aangevraagd, maar het grote probleem blijft in de praktijk het volgende, en ik heb daarvan zelf onlangs twee voorbeelden gezien.

Hoewel de hoofdaannemer de plannen aanvraagt en heeft, waardoor hij dus geen boete krijgt, omdat hij in orde is, heeft de onderaannemer die op de werf staat toch geen plannen bij en heeft die ook nooit gezien. Om die reden haalde ik daarnet aan dat een decreet altijd moet openstaan voor verbetering. In dat decreet moeten we een clausule opnemen, denk ik, dat niet enkel de hoofdaannemer de plannen moet opvragen en hebben, maar dat, indien men met onderaanneming werkt, de onderaannemer ook wordt verplicht de plannen te hebben.

Dat is soms het spijtige in de praktijk. U weet ook hoe het soms gaat. Men wisselt van onderaannemers. Op het laatste moment is het een andere onderaannemer die ter plaatse komt. Het probleem blijft dat die geen enkele kennis heeft van de plannen en je kunt geen boete geven, want de hoofdaannemer is in orde, omdat hij de plannen heeft opgevraagd. Mijn suggestie is, minister-president, om in de praktijk eens te kijken naar de relatie tussen hoofdaannemer en onderaannemer. Ik stel voor om toe te voegen dat zowel de onderaannemer als de hoofdaannemer in kennis moet zijn van de plannen, dat de werf pas mag worden opgestart als zowel de onderaannemer als de hoofdaannemer de kennisname van de plannen heeft ondertekend of als iemand die toezicht heeft op de plannen die controle komt doen.

Wat de afstemming van KLIM en KLIP betreft, is het allang duidelijk, minister-president, dat het ene communiceert met het andere bij elke aanvraag. Maar dat bedoelde ik niet met mijn vraag naar hoe het zit met de afstemming. U weet dat zowel KLIM als KLIP, toen het destijds nog twee aparte entiteiten waren, heeft geïnvesteerd om de kaarten te maken. Mij is niet duidelijk welke kaarten uiteindelijk zijn behouden. Er is heel veel opzoekwerk gebeurd van de KLIM- en de KLIP-kaarten. Ik heb ooit drie of vier jaar geleden een vraag gesteld over het feit dat als je een bepaalde kaart bekeek op KLIP en je bekeek ze op KLIM, die leiding helemaal anders liep. De betrouwbaarheid van die kaarten is nog altijd niet maximaal. Hoe is de keuze concreet gebeurd voor welke kaart nu van toepassing is? Minister-president, u weet zo goed als ik dat er tussen de oorspronkelijke kaarten van KLIM en KLIP heel veel verschillen waren. Dit leidt er ook toe dat de betrouwbaarheid van de kaarten soms nog niet maximaal is. Ik denk dat we eens moeten gaan kijken hoe die kaarten nog meer verfijnd kunnen worden. We moeten dat niet doen voor elke straat, maar voor de gasleidingen van Fluxys en de grote assen waar de gasleidingen komen. We moeten dat niet doen voor de kabels van Belgacom en Telenet.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik sta altijd open voor verbeteringen, geen probleem, ik keer even terug naar het decreet. De wijsheid van de decreetgever is zeer groot, niet altijd, maar meestal. Er staat bij professionele planaanvrager in artikel 2: “persoon die in het kader van zijn beroepsactiviteiten of taken van publiek belang op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ofwel grondwerken zal uitvoeren, ofwel betrokken is bij de voorbereiding (...)”

Er is het probleem van de onderaannemer: wie voert de werken uit, wie moet beschikken over de plannen? Als hij daar niet over beschikt, is dat een immens probleem. Als de hoofdaannemer die plannen vraagt en hij zegt aan een onderaannemer dat die de werken moet uitvoeren, dan draagt hij de verantwoordelijkheid over. U kunt misschien beiden dagvaardden als u als advocaat een dergelijk dossier zou krijgen.

Ik ben er niet verder op ingegaan omdat jullie er niet op aandringen dat ik hier nog uren zou doorgaan. We gaan naar de digitale fase. Er is al heel wat overleg geweest met alle betrokkenen, de nutssector, de bouwsector, studie bureaus, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) enzovoort. We gaan nu de digitale fase verder in. In de zomer van 2013 hoop ik samen met alle betrokken stakeholders een samenwerkingsprotocol te ondertekenen. We gaan naar één systeem, één basiskaart met één informatiemodel. Mijnheer Reekmans, ook daar zijn we intensief mee bezig. U zult, zoals meestal – niet altijd – op uw wenken worden bediend.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister-president, ik denk dat er een heel simpele aanpassing kan zijn aan artikel 2. Vandaag voorziet het decreet erin dat alleen de hoofdaannemer een boete kan krijgen. Ik denk dat dat moet worden uitgebreid naar de overdracht van verantwoordelijkheid. Je kunt een clausule voorzien dat bij overdracht van verantwoordelijkheid de boete effectief kan worden overgedragen of verhaald op de onderaannemer. U kunt wel zeggen dat dat voer voor advocaten is, maar dan is de ramp gebeurd. Ik wil de ramp voorkomen door een toevoeging te doen. Ik denk dat het decreet niet moet worden herschreven, maar dat er wel een aanpassing kan gebeuren.

Het decreet voorziet ook niet in een tweede stap, namelijk de controle in de praktijk. Hoe kan je eventueel een controle doen als er een onderaannemer is? We stellen vandaag heel veel dingen vast zoals onderaannemers die zelfs de taal niet beheersen. Er komen heel veel onderaannemers vanuit Oost-Europa toe, die helemaal geen kaart bij hebben en zelfs de taal van de werfleider niet spreken. Ik denk dat we accuraat moeten werken. Ik heb het dan vooral over de werken waar Fluxysleidingen en aardgasleidingen aan te pas komen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

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 in het dossier Seine-Nord

- 1173 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Seine-Noord

- 1361 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kanaal Seine-Nord Europe en de gevolgen voor het project Seine-Schelde

- 1377 (2012-2013)

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Voorzitter, minister, collega's, we hebben het al vaker over het Seine-Nord-dossier gehad, dus ik moet aan de minister en aan de commissieleden niet meer uitleggen waarover het gaat. De uitleg over het project zal ik dus schrappen.

De laatste keer dat we het over dit project hadden, was 27 september vorig jaar. Een artikel in een gespecialiseerd tijdschrift De Lloyd van 5 maart heeft me ertoe aangezet het opnieuw te agenderen. Daar stond onheilspellend nieuws te lezen en dat kwam van de Franse transportminister Cuvillier. De minister was in Rijsel voor een ontmoeting met een honderdtal stakeholders, waar hij verklaarde het volledige Seine-Nord-project te willen herzien. Volgens hem is het oorspronkelijke project niet realiseerbaar omdat een pps-formule in de huidige economische context geen schijn van een kans heeft.

De twee privé-kandidaten hebben allebei de handdoek in de ring gegooid, omdat de inkomsten uit tolgelden volledig ontoereikend zouden zijn. Cuvilliers diensten hebben uitgerekend dat er nog 1,5 tot 2 miljard euro ontbreekt bovenop de 4,5 miljard euro om het project te realiseren. Deze extra investering wil Cuvillier vragen aan Europa, op basis van een verhoging van de toegezegde steun van 6 naar 20 à 30 procent. Om het dossier opnieuw op tafel te kunnen leggen, moet het dus worden aangepast. De transportminister vraagt daarom geduld aan alle lokale besturen en bedrijven, en dus impliciet ook aan Vlaanderen en Wallonië.

Minister, in de commissie van 27 september was u nog niet verontrust. Uw Franse homoloog had immers gezegd: “We gaan door”. We mochten er dus van uitgaan dat er verder zou worden onderhandeld. Een halfjaar later blijkt dat de onheilspellende berichten van toen niet van enige grond ontbloot waren en dat de Fransen ondertussen de buikriem aanhalen. Het zou spijtig zijn voor Vlaanderen mocht het project op basis hiervan worden afgevoerd.

Tussen 12 maart en vandaag heb ik bijkomende informatie verworven. Er is nog iets anders gebeurd. De Franse minister van Transport heeft een afgevaardigde aangeduid, genaamd Rémi Pauvros, om het dossier Seine-Nord te redden. Het werkwoord ‘redden’ is enerzijds goed nieuws, maar anderzijds slecht nieuws. Het is slecht omdat het wijst op het feit dat het project nu in een impasse zit, maar het is goed omdat het werkwoord ‘redden’ wordt gebruikt, en dat betekent dat we mogen hopen dat de minister van Transport alsnog zal proberen het uit het moeras te trekken.

Ik hoorde van een interview waarin Rémi Pauvros verklaringen aflegt, op een internetblog mediapart.fr. Die afgevaardigde Pauvros heeft het daar over een ‘mission impossible’. Dat doet niet veel goeds vermoeden. Hij zegt dan iets over de instructies die hij kreeg. Hij is maar een afgevaardigde en uiteraard krijgt hij instructies van zijn bevoegde minister. Hij zegt dat er onder geen enkel beding mag worden geraakt aan de hoogte van de bruggen. Hij zegt dat hij binnen deze beperking – ‘contrainte’ – zal proberen te werken: “On va essayer de travailler.” Dat is inderdaad niet evident. We hebben het hier al gezegd. Het gaat over maar liefst vijftig bruggen op het traject die moeten worden uitgebouwd en dat behoort tot Seine-Nord. Als die vijftig bruggen blijven op de hoogte die ze vandaag hebben, is er enkel tweelagige containervaart mogelijk. Mijn stelling is pertinent: dit is een onrendabele binnenvaart.

Een beetje verder in hetzelfde interview verwijst de heer Pauvros naar een rapport. Ook dat wil ik even onder uw aandacht brengen omdat uit die verwijzing twee dingen blijken. Ten eerste dat klaarblijkelijk de haven van Le Havre moet worden overtuigd. Nu begrijp ik wel dat Le Havre in zekere mate in concurrentie komt met onze Vlaamse havens. Maar ik had gehoopt dat die fase al zou zijn doorstaan, als ik het zo mag zeggen, en dat Le Havre zich minstens neutraal zou hebben opgesteld, zo niet achter het dossier zou hebben geschaard. Ten tweede, over het rapport waarnaar wordt verwezen, zegt de heer Pauvros: “Stelt u zich voor dat de minister zich aan de conclusies van dit rapport zou hebben gehouden, dan hadden we allang een streep getrokken door het project.” Het feit dat dit niet het geval is, doet mij het goede verhoppen. Dat is dus slecht en goed nieuws. Er is dus een rapport, dat ik niet ken, dat duidelijk zo vernietigend is dat Seine-Nord tot het verleden behoort. Dat is het slechte nieuws. Het goede nieuws is dat de vertegenwoordiger van de minister zegt: “Ce n’est pas le cas”. Er is dus geen streep getrokken door het dossier.

Zo kom ik tot mijn vragen, die even relevant blijven als op 12 maart, ondanks deze bijkomende informatie.

In opvolging van de commissie van 27 september zou u samen zitten met uw Franse collega. Is er een overleg geweest? Zo ja, wat waren de afspraken? Hoe was de sfeer van het gesprek, wat hebt u daarvan overgehouden, of onthouden? Wat is de impact van de Franse houding op de Vlaamse investeringsagenda? Of laat ons het concreter maken: wat is de impact van Seine-Nord en alle moeilijkheden desbetreffend op Seine-West en op het Schipdonkkanaal? In welke mate kan Vlaanderen de Franse vraag naar meer Europese subsidies ondersteunen? Ik denk dat dit een retorische vraag is, want ik meen ergens gelezen te hebben dat u hebt gezegd

dat we daar de Fransen steunen. Dat lijkt mij eerlijk gezegd ook wel logisch. Ten slotte: heeft het zin om contact op te nemen met uw Waalse collega om na te gaan of een gemeenschappelijke actie ten aanzien van Frankrijk dan wel ten aanzien van Europa wenselijk is?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, ik vrees dat we wat in herhaling zullen vallen, maar ik zal mijn best doen, zoals u van mij gewoon bent.

De Franse transportminister Cuvillier zei een nieuw dossier te willen indienen om meer subsidies te krijgen voor de aanleg van een groot kanaal tussen het Seinebekken en de havens in Noord-Frankrijk en Vlaanderen. De kosten van het Seine-Noord-project zouden intussen al oplopen tot 7 miljard euro. Dat is toch 2,6 miljard euro meer dan oorspronkelijk geraamd. De Franse minister wil via Europa op zoek gaan naar meer subsidies. Hij hoopt op 30 procent Europese middelen.

Minister, in de vergadering van de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 27 september 2012 kondigde u aan een gesprek te zullen hebben met die Franse collega over het Seine-Schelde-project en de zorg voor de waterbeheersing. Een datum lag toen nog niet vast. Sindsdien is het erg stil daarrond. Wij besluiten daaruit, of vermoeden toch, dat dit gesprek niet heeft plaatsgevonden, te meer omdat u toen hebt gezegd hierover te zullen rapporteren. Dat is niet gebeurd. Wij gaan er dus van uit, tenzij u dat straks ontkent, dat u dat gesprek niet hebt gehad.

U verwees tijdens de vernoemde bespreking naar een gesprek met de heer Paquet, directeur van het directoraat-generaal MOVE, die bevoegd is voor alle TEN-T-projecten ('Trans-European Transport Networks'). U maakte toen melding van het kleine stukje dat nog ontbreekt om de verbinding te maken tussen het Seine en Scheldebekken: de Deule als bottleneck. Frankrijk heeft daarvoor indertijd geen subsidies gevraagd. Dat zou u ook betrekken in het gesprek met uw Franse evenknie.

Minister, ik zou graag volgende vragen stellen. Heeft er reeds een gesprek plaatsgevonden met uw Franse collega Cuvillier omtrent het Seine-Noord-project? Indien niet, wanneer is dit gesprek gepland? U stelde het al in het vooruitzicht in september 2012. Vanwaar het uitstel? Zijn er misschien andere vormen van overleg geweest?

Is er omtrent het dossier nog gesproken met de heer Paquet, directeur van het directoraat-generaal MOVE? Zo ja, wat was de inhoud van dit gesprek?

Wat is de stand van zaken omtrent het mee opnemen van de Deule in het Seine-Noord-project?

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, minister, zoals de vorige sprekers al hebben gezegd, is het heel interessant om vast te stellen dat de Franse minister van Transport, de heer Cuvillier, heeft gezegd dat dit een onhaalbaar project is. Hij zegt inderdaad dat er 2,6 miljard euro meer moet worden uitgegeven dan gepland, maar hij zegt ook nog een aantal andere zaken.

Hij zegt ook dat door de economische crisis de prognose van het kanaal en dus ook de noodwendigheid van het kanaal helemaal moeten worden herzien. Dientengevolge zouden ook de tolgeden moeten worden verhoogd. Uiteindelijk is er het bijkomende aspect dat ook de privépartners een probleem hebben. Het is immers een pps-project, een gezamenlijk project van de overheid en de privépartners. Ook de privépartners zouden minder inkomsten hebben, wat voor hen een aanpassing van hun investering betekent.

We spreken hier over een verhoging, maar in feite vraagt Frankrijk, in de hoop om het op die manier te kunnen oplossen, een verhoging aan Europa. Het is een verhoging van maar liefst 375 procent: van een aanvraag van 313 miljoen euro subsidie naar 1,58 miljard euro. Dat is in

deze huidige conjunctuur ook Europees ondenkbaar. Er is sprake van een moeilijkere financiering bij de banken – we weten in kmo-land Vlaanderen waar het over gaat. Vandaar het idee, de uiting en de beslissing van de Franse minister om het huidige pps-project stil te leggen.

De collega's hebben het ook gehad over de verhoging van de bruggen, maar wat heel opvallend is, is dat de Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) zegt dat het kanaal Seine-Nord niet enkel onnodig en geldverslindend is, maar dat het ook gevaarlijk is aangezien het zal concurreren met de havens van Le Havre en Rouen ten voordele van Antwerpen. Dat is de vrees die ik hier al meer dan een jaar naar voren breng, namelijk het feit dat dit project door de Fransen gepercipieerd wordt als een gevaar voor hun havens ten voordele van Antwerpen. Het wordt nu met evenveel woorden gezegd door de FNAUT.

Laten we even kijken op het kaartje dat ik u toon op de slides (zie [bijlage](#)). U ziet de verbinding met de Deule. U ziet het groene stukje, waar de grens loopt tussen België en Frankrijk, ongeveer waar de IJzer loopt. U ziet het stukje verbinding tussen de Leie en de Deule. Dat is de eerste bottleneck. De heer Vandaele verwees er al naar. Laten we niet vergeten dat de Deule vandaag goed is voor 500 ton. Toen ik hierover in de commissie een vraag heb gesteld aan de verantwoordelijke bestuurder, de heer Clinckers, zei hij: "Daar zijn de Fransen zeer stil over."

U ziet ook waarom ze er stil over zijn. U ziet dat het Kanaal Duinkerke enorm strategisch gelegen is. U ziet het Canal du Nord, dat is het kanaal dat de Fransen wilden industrialiseren. Het Kanaal Duinkerke, dat tot aan het Canal du Nord loopt, ligt voor hen strategisch heel goed. Uiteindelijk weten we dat de Fransen vandaag het middel hebben. Indien ze een Canal du Nord maken, hebben ze met het kanaal dat van Duinkerke loopt tot aan het Canal du Nord, een bypass, waardoor ze Duinkerke een veel groter belang kunnen geven en waardoor ze de Vlaamse havens de pas kunnen afsnijden.

Dus, wat wij hier ook doen of beslissen, zolang er geen vast engagement is van Frankrijk om iets te doen aan de Deule, namelijk om de verbinding op minimaal 1350 ton van het Leiebekken door te trekken tot het Canal du Nord via de Deule, blijft dit een doodgeboren kind.

U weet dat er destijds een boek is verschenen over 'les travaux inutiles'. De Vlamingen waren toen heel fier, want de meeste bevonden zich in Wallonië, denken we aan de lift van Strépy en het hellend vlak van Ronquières. Het waren allemaal prachtige zaken die nu toeristische aantrekkingskracht hebben. De lift van Strépy was een van de duurste. Ik hoop dat men hier geen beslissingen zal nemen die leiden tot 'travaux inutiles' in Vlaanderen omdat er in het Deulebekken zaken zijn gebeurd terwijl er geen garanties van Franse kant zijn.

Minister, u betwist dit, maar één ding is zeker: als u gaat verbreden met het oog op een groot gabariet, en dat vanuit de droom ooit tot in Parijs te zullen kunnen varen, dan hebt u buiten de Fransen gerekend. Zolang de Deule niet is aangepakt en er geen vaste garanties zijn, dan kunt u eigenlijk niets doen. We weten immers allemaal dat de Deule maar 500 à 800 ton aankan, en daar kunt u vandaag dus niets mee doen.

Minister, de heer Rémi Pauvros zegt het volgende: "Je sens bien qu'il y a beaucoup de résistances autour de ce projet. Par exemple, il s'agira d'aller convaincre le port du Havre." De man die ter zake dus werd aangeduid door de minister, zegt letterlijk dat dit project niet zal kunnen tenzij het door Le Havre wordt goedgekeurd. Als we naar de ligging van Le Havre ten opzichte van Parijs kijken, dan zien we dat Le Havre er geen enkel belang bij heeft om ermee in te stemmen Parijs op zijn oostelijke flank te ontsluiten.

Minister, waar staan we nu wat de Deule betreft? Wordt dat iets? Zijn er vaste garanties? Bent u zich wel bewust van de uitspaken van de heer Pauvros over Le Havre? Wat zult u nu doen met

betrekking tot de nieuwe subsidieaanvraag? Die werd getekend op 18 maart 2013. Was u toen al op de hoogte van de nieuwe koers van de Fransen? In welke mate zult u voorwaarden koppelen hieraan, waarbij u enkel en alleen nog zult meewerken aan het indienen van een gezamenlijke subsidieaanvraag als Frankrijk met vaste engagements, zowel qua tijd als qua budget, mee iets doet aan die bottlenecks, namelijk Seine-Nord Europe, de Deule en de bruggen in Frankrijk? Die bruggen zijn ook al uitvoerig aan bod gekomen. Zult u rekening houden met die verzuchtingen? Dat is het belangrijkste voor ons. U moet er zeker van zijn dat u niet met een gabarriet van 3000 ton en meer botst op een Deule van 500 ton.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, geachte leden, soms is men zeer snel verontrust als er eens een negatief persbericht verschijnt over Seine-Nord. Mijnheer van Rouveroi, u hebt verwezen naar de krant De Lloyd. Wat later stond in die krant echter dat Frankrijk Seine-Nord moeilijk kan tegenhouden. Er werd verwezen naar een overleg met Karla Peijs, die Europees binnenvaartcoördinator is. Dat was een bijeenkomst in Vlissingen met de Europese organisatie van binnenhavens. Ze heeft verklaard dat Vlaanderen en Wallonië volop bezig zijn met het opwaarderen van het waterwegennet, met het oog op Seine-Nord. Bovendien hebben de drie betrokken regio's in Frankrijk een overeenkomst afgesloten. Ze is ervan overtuigd dat aan dit project kan worden voortgewerkt. Volgens Désirée Oen van het kabinet van Europees Transportcommissaris Kallas is de politieke wil duidelijk aanwezig om dit project te realiseren. Alleen is het heel duidelijk dat de Europese Commissie nog bezig is met het onderzoek naar de financiële haalbaarheid en de financieringsmethode voor dit kanaal.

Minister, de jongste dagen zijn de binnenvaartschippers op een andere manier in beeld gekomen. Telkens als er dergelijke discussies opduiken, ook hier, moeten we altijd ook vermelden waarom we zo voor de binnenvaart zijn. Als er files zijn, als er sprake is van congestie, zijn het immers dezelfde mensen, zoals de heer Sabbe, die ons oproepen tot actie. Het lijkt me ook van belang dat we met het bedrijfsleven in bepaalde regio's ook overeenkomsten zouden sluiten, om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk vracht naar de binnenvaart wordt verplaatst.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil me kort aansluiten, mede op verzoek van mevrouw Fournier die uit die regio komt. Ze is op dit moment nog in een andere commissie. Ik moest verwijzen naar een artikel uit Het Nieuwsblad van 6 april waarin Vincent Van Quickenborne, de nieuwe burgemeester van Kortrijk, een verklaring zou hebben afgelegd dat Frankrijk een positieve beslissing heeft genomen. Ik wou vragen of dat zo is en wat de juiste stand van zaken is.

Tegelijk wil ik toch ook opmerken dat er in die streek en vooral in Kuurne, Menen en Wevelgem hard wordt gewerkt aan de verdieping van de Leie en dat het voor die steden en gemeenten een belangrijk project is.

De voorzitter: Ik heb de heer Caron ge-sms't en hij is in Barcelona met de commissie Bestuurszaken. Mevrouw De Ridder stuurt me zelf een sms: "Gelieve ons collectief te verontschuldigen voor uw commissie, voorzitter. Heel interessant hier in Barcelona en Madrid. Yo hablo el español muy bien." Ik heb gezegd: "Leuk, houden zo. Ik verkies het Catalaans boven het Spaans. Groet."

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De laatste keer dat wij in Barcelona waren, hebben we een discussie gehad over de betekenis van 'muy bien'. Men kan daar ook iets West-Vlaams in herkennen.

Mijnheer Sabbe, u hebt de vergelijking gemaakt tussen de investeringen die we in Seine-Schelde doen en de lift van Strépy. Ik vind dat verkeerd. Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt waarin duidelijk staat dat alle werken die we doen in Vlaanderen,

zeker rendabel zijn. De rendabiliteit bedraagt 70 procent versus 100 procent als Seine-Nord Europe ook is uitgevoerd.

Sinds wij die activiteiten via het water laten gaan heb ik nog niemand gehoord die de relevantie van de investeringen in twijfel trekt. Dat neemt niet weg, mijnheer Sabbe, mijnheer van Rouveroij, mijnheer de Kort, dat we destijds samen met Frankrijk een dossier hebben ingediend. Het project Seine-Nord maakt onlosmakelijk deel uit van het eerste dossier dat is ingediend en waarvoor subsidies zijn toegekend. Voor Vlaanderen, Wallonië en Nederland is het van groot belang dat dit dossier wordt uitgevoerd. Om dat belang te onderstrepen was dat dossier geagendeerd op de eerste regeringsbijeenkomst die wij met Wallonië hebben gehouden. Dat was in december 2012 in Namen. Als gevolg daarvan hebben Carlo di Antonio en ikzelf eind vorig jaar een brief gericht aan de Franse president om te wijzen op het grote belang van dit project voor Vlaanderen en voor Wallonië en om een gezamenlijk dossier in te dienen bij de Europese Commissie. Ik denk dat ik al heb uitgelegd waarom dat dossier op die manier wordt ingediend. Ik heb ook de heer Paquet uitvoerig gesproken. Hij heeft me gewezen op het feit dat er een mogelijkheid bestond dat het subsidiepercentage zou verhogen omdat er Europese middelen zijn en dat we een nieuw dossier zouden kunnen indienen. Dat is intussen ook gebeurd.

In het schriftelijke antwoord, dat ik u trouwens kan bezorgen, wordt ingegaan op de vraag tot overleg, maar wordt door minister Cuvillier gesteld dat hij de besluitvorming in Frankrijk over het project Seine-Nord wilde afwachten. Ik heb de heer Cuvillier ondertussen nog niet fysiek gezien, maar we hebben wel al getelefoneerd. Hij heeft mij uitvoerig de context geschetst van de beslissing in Frankrijk en heeft nog eens expliciet benadrukt dat het zijn wens is dat Seine-Nord gerealiseerd wordt. Dat zou er maar aan ontbreken, natuurlijk. We hebben samen het subsidiedossier ingediend. Je kunt niet zomaar het geweer van schouder veranderen.

Ik heb op mijn kabinet ook een onderhoud gehad met de heer Paquet, directeur van DG Move. We hebben het daarbij onder meer over de binnenvaart gehad. Hij heeft heel expliciet gezegd dat Europa echt wil investeren in die waterweg en er ook middelen voor vrijmaakt.

Recent is vanuit het Europees Economisch Samenwerkingsverband een brief gestuurd aan de heer Paquet, betreffende het verhogen van de Europese subsidie voor het project Seine-Schelde, enerzijds door het aanpassen van de perimeter en anderzijds door het verhogen van het subsidiepercentage. Ik heb de heer Paquet ook zelf nog eens aangeschreven in verband met dat aangepaste subsidiepercentage, om ook een aantal grensoverschrijdende secties mee te nemen.

Zo komen we bij de Deule. In het eerste subsidiedossier dat werd ingediend, waren die werken inderdaad niet mee opgenomen. Nu is de studie naar wat daar allemaal precies moet gebeuren expliciet mee opgenomen in het dossier. Dat is dus al een verschil in vergelijking met het eerste ingediende dossier.

De audit op het project Seine-Nord is uitgevoerd in opdracht van de Franse regering. Het rapport is gepubliceerd op de website van de Franse overheid. U kunt het daar dus gewoon afhalen. De conclusies zijn samengevat in het persbericht dat minister Cuvillier op 26 maart heeft verspreid. Het komt erop neer dat de kosten van het project naar boven moeten worden bijgesteld en de inkomsten uit de tolheffing naar beneden. Men stelt voor om het project uit te stellen tot een economisch meer gunstige periode.

De bevoegde minister trad die conclusie niet bij. Dat is ook een van de redenen waarom hij mij persoonlijk gebeld heeft. Hij heeft beslist om door te gaan met het project, maar er moet wel een herziening komen van een aantal technische aspecten.

Minister Cuvillier heeft in ons telefonisch onderhoud ook gezegd dat we elkaar persoonlijk moesten zien. Wat mij betreft, heel graag samen met de Waalse collega, omdat we dezelfde belangen hebben. Het mag ook samen met Nederland. Die datum moet nog vastgelegd worden.

Er is ook een commissie opgericht onder leiding van Rémy Pauvros, die een aantal optimalisaties moet doen. De Franse beslissing is drievoudig: stopzetting van de contract-bespreking met de twee aannemerscombinaties voor de aanleg van Seine-Nord Europa, technisch herbekijken van het project, oprichting van de commissie en indienen van het nieuwe project in het eerste semester van 2014, met het oog op het verkrijgen van een Europese subsidie tot 30 procent.

In dat kader hebben we een gezamenlijke aanvraag ingediend – Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk – bij de Europese Commissie tot verhoging van dat subsidiepercentage. Door die gezamenlijke aanpak kan het subsidiepercentage voor het project in Vlaanderen ook opwaarts herzien worden. Verder zijn er geen gevolgen.

Jullie citeerden uit een digitaal interview, als ik het goed begrepen heb. We kunnen dat waarschijnlijk ergens van het internet halen, maar ik kan er nu nog niet op reageren. Ik heb de heer Pauvros ook nog niet gesproken. Maar een aantal van de zaken die ik hoor, zijn een beetje in tegenstrijd met wat de minister mij aan de telefoon gezegd heeft. Als u mij toestaat, zal ik dat in de komende weken proberen uit te klaren. Misschien is het goed dat we de passages uit dat interview dan ook meesturen. Geef het mij, en ik zal er mijn ding mee doen.

Wat het Vlaamse luik betreft, is er geen impact op het investeringsritme. Wij zijn volop bezig om onze engagementen uit te voeren. Dat zorgt er ook voor dat we Europese subsidies ontvangen. Ik erken dat het beter is dat Seine-Nord wordt uitgevoerd, maar ook wat wij investeren, is zinvol.

Mijnheer van Rouveroj, in de schoot van de Intergouvernementele Commissie en het Europees Economisch Samenwerkingsverband zitten Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen op één lijn wat betreft de verhoging van de subsidieaanvraag. Ik heb de heer Paquet ook gevraagd hoe realistisch dat allemaal is. Dat was een heel positief gesprek. Wat ook positief is, is dat de vertegenwoordiger van de Europese Commissie op de laatste Intergouvernementele Commissie van 18 maart aangaf dat de volledige Seine-Scheldeverbinding als grensoverschrijdend beschouwd kan worden. En dat is natuurlijk de voorwaarde om tot die hogere subsidies te kunnen komen.

De aanvraag is dus recent ingediend. Ik heb de subsidieaanvraag getekend op 18 maart 2013, tijdens mijn aanwezigheid op die Intergouvernementele Commissie. Die vond toevallig plaats in Brussel. Ik ben daar langs geweest. Het was interessant om al die mensen eens persoonlijk te spreken.

Op dat moment had Frankrijk nog niet beslist, maar er is mij gemeld dat de minister mij zou telefoneren voordat Frankrijk zou beslissen, ook om mij de context te duiden. Dat heeft hij correct gedaan.

Ik kom tot de link met Seine-Schelde-West, mijnheer van Rouveroj. De impact van Seine-Schelde en Seine-Nord op Seine-Schelde-West zit voor een stuk mee in de maatschappelijke kosten-batenanalyse die indertijd gemaakt is.

Ik wil correct en open zijn in dit dossier: voor mij is het wel belangrijk te weten hoe Frankrijk daarmee vooruit wil.

De invloed is niet dermate determinerend dat er niet meer zou worden nagedacht voor ons indien Frankrijk zou stoppen. Dat is fout. Frankrijk heeft nu trouwens beslist om door te gaan, maar dan op een technisch bijgestuurd ontwerp waarvan ik de techniciteit wil bekijken. Dat heeft geen definitieve gevolgen. Ik denk dat er gevraagd is in mei een afrondende bespreking te houden rond Seine-Schelde-West. Voor mij is dat perfect. Dan kunnen we dat luik bespreken.

Mijnheer Sabbe, u vraagt of ik op de hoogte was van de koers van de Fransen. Nee, of beter: de definitieve beslissing was op dat moment nog niet genomen, maar ik beschouw de beslissing van de Fransen niet als het afvoeren van het project. Als ik jullie – zowel de heren

van Rouveroij, Sabbe en de Kort, als mevrouw Smaers – zo hoor, heb ik niet het gevoel dat iemand van jullie ervoor pleit dat dossier te ondersteunen. Ik denk dat we dezelfde mening delen.

Wat het luik Deule betreft, maakt u een terechte opmerking. Ieder land beslist zelf welke assen het als te subsidiëren meeneemt. Toen het dossier de eerste keer werd ingediend, had Frankrijk dat stukje daar niet mee in opgenomen. In de tweede aanvraag is dat onderzoek wel opgenomen.

Ik heb het interview inmiddels ontvangen. Het was aan mijn aandacht ontsnapt. Ik zeg dat liever rechtuit dan dat ik zomaar wat begin te orakelen. Ik zal dat bekijken.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik ben het met u eens wanneer u zegt dat de investeringen die plaatsvinden in het Leiebekken en deels ook in het Scheldebekken met het oog op een betere binnenvaart in alle omstandigheden zinvol zijn, ook wanneer Seine-Nord niet tot stand wordt gebracht. Onze binnenvaartontsluiting richting Kortrijk kon worden geoptimaliseerd en wordt nu ook geoptimaliseerd. Dat is ook zeker goed voor de haven van Gent, die heel wat bewegingen in bulkvaart heeft in die richting. Zoals de heer de Kort daarnet zei, kun je die binnenvaartontsluiting algemeen gezien alleen maar concurrentieel maken wanneer je er infrastructureel voor zorgt dat de waterwegen beter bevaarbaar zijn voor grotere, zwaardere, bredere en hogere transporten. Dat is het geval met de investeringen die nu lopen.

Maar, minister, u stelt dat, als je de kosten-batenanalyse van de investeringen in de opwaardering van de binnenvaart op Vlaams grondgebied bekijkt, die investeringen 70 procent van de baten halen, ook wanneer Seine-Nord niet wordt gerealiseerd. Dat is juist. Als je echter de impact van Seine-Nord bekijkt op het dossier Seine-Schelde-West, is die veel groter dan wat u hier schetst. U doet ze af als zijnde marginaal, maar dat klopt niet. Mijn standpunt blijft hetzelfde. We zullen het debat binnen enkele weken voeren. Zelfs met de huidige kosten-batenanalyse is het een meer dan verlieslatend project. Als Seine-Nord dan ook niet wordt gerealiseerd, zal het nog meer de rode cijfers induiken.

Zelfs als je mee met de optimisten van Seine-Schelde-West zou redeneren – wat ik dus zeker niet doe –, en je met veel goede wil en wat kunst- en vliegwerk aan een evenwicht geraakt, wordt dat evenwicht ogenblikkelijk weer onderuitgehaald wanneer Seine-Nord niet tot stand komt. Want, een van de belangrijke elementen van Seine-Schelde-West is toch de ontsluiting van een nieuw hinterland dat vandaag niet bereikbaar is voor Zeebrugge, of toch alleszins niet over de binnenvaart, namelijk het zuiden van Vlaanderen en het noorden van Frankrijk. Wat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor Seine-Schelde-West daar voorzag aan mogelijke trafieken en trafiekvolumes inzake containervaart, was gigantisch. Dat had een enorme impact op de batenkant van de MKBA.

Nogmaals, daarover zullen we te gelegener tijd het debat voeren. Voor de eerste keer wordt er op papier en heel nadrukkelijk gesteld dat er inderdaad geen sprake kan zijn van de verhoging van de hoogte van de bruggen op Frans grondgebied. Het werd altijd wel zo wat in de rand gezegd, maar nu krijg je de indruk dat het ook echt een formele beslissing is. Dan, minister, ga je naar tweelaagse containervaart en kun je – zelfs al zou je Seine-Nord dan nog realiseren – die impact op de Seine-Schelde-West gelijkwaardig stellen met het niet aanwezig zijn van de Seine-Nord. Je zult daar namelijk geen rendabele containervaart op kunnen toelaten. En als het niet over containers gaat, gaat het wat Zeebrugge betreft over zeer weinig, want het is natuurlijk geen bulkhaven, maar wel een containerhaven. Daarom is het belangrijk dat die hinterlandontsluiting wordt verbeterd.

Voor het overige ben ik het met u eens. We staan inderdaad achter de Franse vraag tot het verhogen van de Europese subsidies. Dat u contact hebt met uw Waalse collega, dat er een goede verstandhouding is en de gezamenlijke steun naar Frankrijk verzekerd is, is ook goed.

Dat het overleg met uw collega enkel nog maar telefonisch heeft plaatsgevonden, is niet zo erg. Het is goed dat er al contact is. Ik wens hem toe dat hij u ook zo snel mogelijk persoonlijk kan ontmoeten. En dan wordt het verhaal vervolgd.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, het is een goede zaak dat u al met uw Franse collega hebt getelefoneerd. Het is ook een goede zaak dat de Deule nu wordt bekeken. Ik ben het echter eens met de heer van Rouveroij. U moet zo snel mogelijk proberen minister Cuvillier persoonlijk te ontmoeten. Ik ben ervan overtuigd dat u hem met uw charmes allerlei verklaringen zult kunnen ontlokken en allerlei informatie afhandig zult kunnen maken die voor ons belangrijk kan zijn. Voor de beslissingen die we hier nemen, is het belangrijk te weten wat de Franse regering doet of niet doet en denkt of niet denkt.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, er is blijkbaar enige verwarring ontstaan. Ik heb niet verklaard dat ik enige weerstand voel tegen de bestaande aanpassing aan de waterwegen. Integendeel, in mijn interview voor Focus WTV heb ik verklaard dat ik daarachter sta. Die mensen waren trouwens zeer verrast dat te horen. Het klopt nochtans. Die aanpassingen hebben zin. Op het plannetje staat de as Gent-Terneuzen aangeduid. Het is zinvol dit door te trekken. Ik pleit al lang voor een verbinding met Gent en Terneuzen. U bent trouwens van plan daar een tweede sluis te bouwen. Die verbinding moet er zeker komen. Ik sta achter die aanpassingen.

Waar het dan wel om ging, is de industrialisering van het Schipdonkkanaal. Uiteindelijk is in dit verband een nieuw element opgedoken. Er is een protocol tussen de Vlaamse havens. Dat protocol werpt een heel ander licht op de noodzakelijkheid van een industrialisering van het Schipdonkkanaal. Ik vind trouwens dat u die plannen al lang had moeten opbergen. Ik hoop dat het nu duidelijk is.

Ik heb u daarnet een interview met de heer Pauvros overhandigd. Die man is absoluut niet positief. U bent vrij optimistisch. Ik ben van nature uit ook altijd optimistisch. We moeten echter ook realistisch zijn. We moeten zien of het in feite allemaal in die richting evolueert.

U hebt naar de subsidieaanvraag van 18 maart 2013 verwezen. U moet echter weten dat die subsidieaanvraag enkel betrekking heeft op een studie naar wat aan de Deule moet gebeuren. Het gaat niet om de uitvoering van de werken.

Minister, ik wil hier niet als politicus spreken. Ik zou u echt willen vragen geen engagementen aan te gaan voor de Franse regering zich echt heeft geëngageerd. Ik denk aan Electrabel, aan de Bank Brussel Lambert, die ondertussen in de Internationale Nederlanden Groep (ING) is opgegaan, en aan alle andere bedrijven die in Franse handen zijn terechtgekomen. Tenzij er keiharde schriftelijke engagementen zijn, hebben de Fransen zich nooit aan hun woord gehouden. Ik wil niet dat de Vlaamse overheid dat nog eens moet meemaken.

Ik pleit voor de multimodale ontsluiting van de haven van Zeebrugge over het spoor en over het water. Ik heb met de Dampoortsluis zelfs een oplossing naar voren geschoven. Eigenlijk ligt het viaduct onder de sluis na de drooglegging van de Damse Vaart al klaar. Ik vind dat u op dat vlak verder moet gaan.

Minister, ik wil vermijden dat we nodeloos geld uitgeven indien zou blijken dat het strategisch stukje van de Deule niet wordt gerealiseerd. Het plannetje dat we hier zien, is dan ook bijzonder interessant. Het komt niet van mij. Het is een plan van de Voies navigables de France. Vanuit Le Havre vertrekt een dikke rode lijn rechtstreeks naar Parijs. Vanuit Duinkerken vertrekt een kanaal rechtstreeks naar het Canal du Nord. De Fransen hebben alternatieven. Hun chauvinisme kennende, is dat waar ze heen willen. In de laatste instantie zullen ze 'les petits Flamands' de kans geven op de Franse waterwegen grote zaken te doen.

Met die gedachte moet u de onderhandelingen aanvatten. U moet over keiharde garanties beschikken.

Los van dit alles, blijf ik erbij dat de industrialisering van het Schipdonkkanaal zelfs na de eventuele realisatie van het Canal du Nord overbodig blijft. Dit geldt zeker in het licht van het protocol tussen de Vlaamse havens.

Er zijn ook andere voorstellen. Ik heb u gevraagd eens naar de estuaire vaart te kijken. Daar gelden minder stringente voorwaarden voor die vaartuigen. Ik zal in elk geval zeer blij zijn indien u hier met fierheid zou komen melden dat u van Frankrijk keiharde garanties in verband met de industrialisering hebt gekregen. Ik heb het dan, voor alle duidelijkheid, over het bevaarbaar maken van de Deule voor grote schepen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik wil kort op de rol van de Deule inpikken. De heer Sabbe heeft gelijk. Ik zou de minister echter willen vragen te bedingen dat dit heel snel zou gebeuren. Het gaat over 5 tot 6 miljard euro. De werken zouden vijf tot zes jaar duren. Ze moeten hier niet mee eindigen. Ze moeten de werken aan de Deule naar voren trekken. Indien dat niet zou gebeuren, zal al jaren worden gevaren op de gedeeltes die ze al hebben afgewerkt. Het economisch weefsel zal zich daar volledig hebben ontplooid. Op het einde van de rit komen wij dan opdagen en proberen wij hier en daar nog een vierkante meter in te pikken.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: We hebben alle vertrouwen in de minister. Ze zal het dossier verder goed aanpakken. We volgen dit op de voet.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb net een aantal passages van het artikel gelezen. Volgens mij kunnen we best een paar citaten doorsturen en om verduidelijking vragen. Dit strookt niet altijd met wat mij tijdens het telefonisch onderhoud is gemeld.

De rol van de Deule vind ik wat vervelend. Op dat moment was er nog geen sprake van dat eerste subsidiedossier. Iedereen moet zelf beslissen waar hij subsidies voor vraagt. We hebben dat onderzoek nu in het dossier weten te krijgen. Ik ben het ermeê eens dat het belangrijk is ook op het terrein iets te zien. Ik beschouw dit als een positieve opmerking.

Mijnheer Sabbe, ik had u allicht verkeerd begrepen. Ik was trouwens niet de enige. Ik dacht dat u het over de Seine-Scheldeverbinding had. Dat verwonderde me enigszins.
(Opmerkingen van de voorzitter)

De lichaamstaal van de heer van Rouveroij liet net hetzelfde blijken. Ik merk snel of wat ik hoor, strookt met wat andere mensen horen. Misschien hebt u zich verkeerd uitgedrukt.
(Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe)

Volgens mij is het misverstand uitgeklaard.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Dit wordt vervolgd.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik wil u er nog even aan herinneren dat u in een interview in De Tijd hebt verklaard dat u voor de verkiezingen een beslissing in welke richting dan ook zou nemen. Om nodeloze kosten te vermijden, zou ik graag hebben dat u dat ook doet.
(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroij)

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■