



Vlaams
Parlement

vergadering **C209**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 april 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse – 1774 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van fietspaden na de overgang van modules naar samenwerkingsovereenkomsten – 1779 (2014-2015)	6
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Vlaamse Baaien en Metropolitaan Kustlandschap 2100 – 1841 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, en aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over fase 3 van de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 – 1847 (2014-2015)	9

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse – 1774 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, minister, we kennen de resultaten uit de meest recente verkeersbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) waarin er een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers voor Vlaanderen werd opgetekend. We kennen ook de stijging ten opzichte van 2013. Het aantal letselongevallen kent een lichte verbetering met een afname van 0,4 procent.

Deze cijfers komen uit een rapport dat het BIVV opstelt. Die cijfers geven ons vandaag nog geen inzicht in de achterliggende oorzaken bij deze resultaten. Uiteraard speelt het weer een rol, maar ook andere parameters moeten volgens het BIVV nader in kaart worden gebracht. Vandaag blijft het verkeersonderzoek in Vlaanderen vaak beperkt tot het verzamelen van gewone data.

Nu kwam er op het einde van vorige maand, op 30 maart, het bericht van federaal minister van Mobiliteit Jacqueline Galant dat zij een degelijke ongevallenregistratie en -analyse wil gaan doen. Daarvoor denkt zij aan de oprichting van een nieuw instituut, namelijk het Instituut voor Accidentologie. De bedoeling zou zijn om ongevallen van naaldje tot draadje te analyseren en op die manier een onderbouwde basis te vormen voor een beleid dat ons rijgedrag, onze wegen en onze voertuigen veiliger moet maken. Ze sprak ook over de oprichting van een observatorium van de mobiliteit, dat zich specifiek met de datacollectie zou bezighouden, met een focus op het autogebruik en de verplaatsingen woon-werk, naast een aantal andere zaken.

Ik vond dat opmerkelijk, want sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten voor een belangrijk gedeelte van het luik verkeersveiligheid bevoegd geworden. Minister, in uw beleidsnota kondigt u aan dat u in het licht van deze nieuwe bevoegdheden werk wil maken van een verbeterde ongevallenregistratie en -analyse. U hebt geantwoord op een vraag die op 19 maart werd gesteld, dat de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse opnieuw drie- of viermaandelijks bijeen zou komen, in mijn beleving met een vrij identiek doel als wat minister Galant aankondigde op federaal niveau te zullen ondernemen.

Het zijn net die verklaringen en uw beleidsintenties en uw antwoord waar ik een vraag over heb, minister. Hebt u meer duidelijkheid gekregen over de plannen van minister Galant? Waarom komt het federale beleidsniveau net nú met deze communicatie en dat initiatief? Hoe moeten we dat plaatsen binnen de beleidsintenties die u hebt geuit?

U wilt de heractivering van de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse, die doorheen de tijd wat in het slop was geraakt. Hoe wordt de werking vandaag geëvalueerd? In welke bijsturing voorziet u? Wanneer komt die bij elkaar en welke resultaten mogen we op welke termijn verwachten?

Mijn laatste vraag gaat over de onderlinge afspraken die beide beleidsniveaus duidelijk moeten maken over dit onderwerp. Hebt u contact gehad met uw federale evenknie? Wat zijn belangrijke aandachtspunten? Op welke wijze zullen de twee initiatieven naast elkaar bestaan en vooral met elkaar samenwerken?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik stel u soms al eens een schriftelijke vraag over specifieke ongevallen op een aantal wegvakken en dergelijke meer: waar gebeuren die, wat is de aanleiding van het ongeval en dergelijke meer.

Het valt me vaak op dat de cijfers die u aanlevert, nogal eens gedateerd zijn. Ik vraag me af hoe dat komt. Toen ik u schriftelijk ondervroeg over de studie die bezig is over de Brusselse ring, antwoordde u dat als men daar een studie over zal doen in het kader van een mogelijke snelheidsverlaging, men zich zal baseren op recente ongevalgegevens. U zegt dan zelf "voor zover die beschikbaar zijn".

Het moet zijn dat men op uw administratie de reflex heeft er niet van uit te gaan dat men recente ongevalgegevens heeft voor dergelijke wegvakken. Ik vraag me af hoe het komt dat daar zo veel vertraging op zit.

Minister, ik heb u recent ook gevraagd of we een eigen Vlaamse verkeersveiligheidsbarometer zouden opstarten. U hebt gezegd dat als het BIVV bereid zou blijven om gegevens aan te leveren voor het Vlaamse Gewest, we dat dubbel werk niet hoeven te doen, alleen is het nog niet duidelijk of het BIVV dat nog zal blijven doen in de toekomst. In het kader van uw goede relaties met het BIVV, wilde ik even polsen of u er al duidelijkheid over hebt of het nodig is dat we onze eigen verkeersveiligheidsbarometer opstarten, of dat die gegevens zullen blijven worden aangeleverd door het BIVV.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat betreft het laatste punt, lopen de gesprekken nog over de diensten die het BIVV ons al dan niet zal leveren en tegen welke vergoeding.

Van het initiatief van minister Galant was ik niet op de hoogte. Het inhoudelijke voorstel en het concept is mij niet bekend. Ik veronderstel – maar dat is een gissing van mijnentwege – dat een en ander teruggaat naar een van de aanbevelingen van 2011, meer bepaald van de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. In het kader van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid in 2011 werd een aanbeveling gedaan voor de periode 2011-2015, heel specifiek over dat diepte-onderzoek. Ik veronderstel dat dat de inspiratie en motivatie is geweest.

Wat mezelf betreft, heb ik aangegeven in de beleidsnota en ook in de discussie daaromtrent in de schoot van de commissie dat een grondige ongevallenregistratie en een analyse nodig is binnen de afspraken met alle actoren, om maximaal de echte oorzaken van ongevallen in kaart te brengen. Een objectief, onderbouwd, doelgericht en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid is het objectief. Aangezien de bevoegdheden inzake verkeersveiligheid ten dele nog federaal zitten en anderzijds ook regionaal, is het van belang om te komen tot een maximale samenwerking, ook wat betreft dat nieuw Instituut voor Accidentologie.

Uiteindelijk komt men ook automatisch bij ons terecht, zelfs als de federale overheid dat eenzijdig zou willen concipiëren. De infrastructuur, de wegenis en dergelijke zit allemaal bij ons.

De meest recente vergadering van de Taskforce Ongevallenregistratie en -analyse was op 29 april van vorig jaar. Dan heeft men een evaluatie uitgevoerd van de werking en activiteiten. Men heeft gezegd dat men absoluut zinvol moet blijven functioneren. Ik heb de taskforce opnieuw samengeroepen binnen afzienbare tijd, de datum ben ik even kwijt. Ik heb gevraagd om ook een delegatie aanwezig te laten zijn van de FOD Mobiliteit, die er voordien niet bij was. Verder zit ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) erin, de lokale politie, de federale politie en het BIVV. Ik denk dat het belangrijk is dat ook de FOD Mobiliteit daar bij is en anderzijds misschien ook het federale kabinet Mobiliteit en het kabinet Binnenlandse Zaken. Mijn kabinet is er dan ook bij.

Waarom zeg ik dat? Je hebt altijd de overlap tussen de bevoegdheden. Ik geef u een concreet voorbeeld waarom het voor ons zinvol zou zijn om een app te hebben waarin politieagenten heel eenvoudig vaststellingen kunnen inbrengen. Het is totaal zinloos dat wij dat zouden gaan ontwikkelen, want het is de federale en desgevallend de lokale politie die dat moet hanteren. Daarom vinden we het zinvol dat de politieke keuze wordt gemaakt om dergelijke concrete zaken te realiseren. Op de eerstvolgende vergadering van onze taskforce zal ik die uitnodiging doen. Een agendapunt zal dan ook zijn aan het kabinet Mobiliteit om toe te lichten wat hun ideeën en plannen zijn over een Instituut voor Accidentologie, hoe ze een en ander zien en in welke mate dat verenigbaar is.

Maar goed, ik moet daar niet op wachten. Wij doen voort. We gaan zelfs ruimer, we zullen ook ruimer uitnodigen, ook richting het federale niveau, waarbij we uiteindelijk een zo efficiënt mogelijk verkeersveiligheidsbeleid krijgen en ongeval-lencijfers die opnieuw in de goede richting evolueren. Dat is de doelstelling. De rest is dan eerder bijzaak. Daarom doe ik die uitnodiging. We zullen dan wel zien in welke mate onze initiatieven kunnen sporen en gelijklopen.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben samen met u verbaasd dat daar niet meer overleg op voorhand over wordt gepleegd. Ik ben wel heel tevreden dat u de taskforce opnieuw bijeenroept en we vanuit Vlaanderen niet wachten op federale initiatieven om onze wegen veiliger te maken. Dat u een brede uitnodiging doet, is een heel goed idee om pragmatisch te werken, efficiënt te zijn en ervoor te zorgen dat als men bijvoorbeeld naar een dergelijke app evolueert voor ongevallenregistratie, dat die door alle instanties in dit land, of ze nu Vlaams of federaal zijn, kunnen worden gebruikt. Het verheugt me dat u niet wacht en dat u een brede uitnodiging uitstuurt. Vanuit het parlement kunnen wij dat enkel toejuichen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (N-VA): Voorzitter, minister, voormalig parlementslid Carl Decaluwe, inmiddels gouverneur van West-Vlaanderen, en ikzelf hebben indertijd een voorstel van decreet ingediend rond de invoering van verkeersongevallenanalyse. We hebben zelfs een aantal hoorzittingen georganiseerd. Ik denk dat de heer de Kort zich dat zal herinneren. Het is vooral van de kant van de vorige minister van Openbare Werken afgeblokt. De minister vond dat als ze voldoende cijfermateriaal kon verzamelen, men dat in Vlaanderen zelf zou kunnen. Ik wil u alle informatie hierover nog wel eens aan de commissie bezorgen. Ik vind dat we zelf het initiatief in handen moeten nemen.

Ik was verwonderd over het initiatief van minister Galant. Die kan zich beter bezighouden met de spoorwegen in Limburg en daar een aantal investeringen doen, maar toch niet met verkeersongevallenanalyse. De minister heeft zelf uitgelegd hoe en waarom.

Ik herinner me dat we Assuralia hebben uitgenodigd, een overkoepelende organisatie die een heel belangrijke rol speelt in verband met verkeersongevallen, maar ook de ziekenhuizen en dergelijke. De bedoeling was om al die gegevens te verzamelen om dan de nodige analyses te kunnen maken van de ongevallen met doden en slachtoffers die binnen de dertig dagen na het ongeval overlijden.

Mijn boodschap is dat het een zaak is van Vlaanderen en van Wallonië. Ik vind dat ieder zelf moet bekijken hoe hij de analyses maakt. Hier zijn initiatieven geweest in het verleden die een beetje werden afgeblokt door de toenmalige minister, als ik dat wat oneerbiedig mag zeggen. Ik wil ook een oproep doen om

te kijken welke initiatieven uiteindelijk door toenmalig minister Crevits genomen zijn in het kader van de verkeersongevallenanalyse. Er is al een hoop werk verzet en ik vind niet dat men dat werk opnieuw moet doen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er zijn inderdaad wel wat initiatieven genomen. Het is niet de bedoeling die over te doen, ik hoop ook niet in de schoot van de Federale Regering. We zullen daar zeker op attenderen in ons volgende gesprek, indien er een positieve reactie komt op onze uitnodiging.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van fietspaden na de overgang van modules naar samenwerkingsovereenkomsten – 1779 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik wil een vraag stellen over de overgang van modules naar samenwerkingsovereenkomsten, en meer bepaald over de financiële onduidelijkheid die daaromtrent gerezen is voor een aantal projecten.

Tot einde 2014 was dat bedrag, een dikke 40 miljoen euro, beschikbaar op het artikel 63.21. Dat diende voor de financiering van fietspaden langs gewestwegen en op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk via de fietsfondsprocedure alsook voor subsidies aan gemeenten voor projecten op gemeentewegen zoals schoolomgevingen.

Vanaf begin 2015 gaan we van modules naar samenwerkingsovereenkomsten. Tegelijk is een budgettaire herschikking gebeurd binnen AWV. Onder het oude systeem van modules in het kader van het mobiliteitsconvenant, naderhand voortgezet onder het Mobiliteitsdecreet, werden er verschillende uitvoeringsstudies door gemeentebesturen opgestart. Dat kon in die tijd omdat in het begrotingsartikel 63.01 gewerkt werd volgens het FIFO-principe (first in, first out). Een groot deel van dat budget is nu overgedragen naar een ander begrotingsartikel, namelijk 73.10. Op dat begrotingsartikel worden prioriteiten gelegd door de afdelingshoofden van AWV.

Op het krediet 63.51 is nog 10 miljoen euro ingeschreven voor het Fietsfonds en voor subsidies voor projecten op gemeentewegen. Voor fietspaden die langs een gewestweg liggen, moeten de subsidies op 73.10 worden betaald, zijnde het investeringsprogramma van AWV, waarvoor de diensthoofden een prioriteit vastgelegd hebben.

Het is onduidelijk of de overheveling van die middelen van artikel 63.51 naar 73.10 afbreuk zal doen aan de beschikbaarheid van het budget. Vroeger sloot de gemeente een module af met AWV en werkte men met FIFO. De gemeente realiseerde het project en kreeg dat terugbetaald. Nu moet men zien of dat project effectief als prioriteit wordt beschouwd in het meerjarenprogramma.

Als er een goedgekeurde start- of projectnota van een project bestaat, wanneer kan de gemeente dan verwachten dat dit project op het programma verschijnt? Dit is voor de gemeentebesturen van belang in het kader van de BBC-cyclus (beleids- en beheerscyclus). Ze moeten financieel ver vooruit plannen.

Als AWV dit project de eerste vijf jaar niet op het programma zet, hoe kunnen de studiekosten aan de gemeente dan worden terugbetaald?

Wanneer communiceert AWV officieel aan de gemeentebesturen of een project uitgesteld wordt of verval?

Een volgende vraag is niet nieuw, maar misschien krijg ik vandaag toch een tipje van de sluier opgelicht. Hoe bepaalt AWV de prioriteiten? Hoe gaat de objectieve behoefteanalyse eruitzien?

Kunnen er in de toekomst nog samenwerkingsovereenkomstenstudies worden afgesloten? Zo ja, kan hierover een nominatieve lijst van de projecten voor worden opgesteld? Ik begrijp dat men vandaag dikwijls op de rem gaat staan, omdat de studieopmaak weinig zin heeft omdat er geen enkel perspectief is op realisatie.

Welk budget is in 2015 op het investeringsprogramma van elke buitenafdeling van het AWV ingeschreven voor verhogingen van lopende fietspadenprojecten en voor nieuwe fietspadenprojecten op gewestwegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Ceyskens, dit is ingewikkelde materie waarin hervormingen hebben plaatsgevonden die ik uitermate apprecieer.

Wat uw eerste vraag betreft, het is niet zo dat een goedgekeurd project altijd op een programma moet verschijnen. Er zijn immers verschillende manieren waarop de projecten tot stand komen en verschillende financieringsprocedures. Dan hebben we nog het oude systeem en het nieuwe systeem.

We moeten eerst het onderscheid maken tussen projectnota's via modules volgens het oude systeem van de mobiliteitsconvenanten waarbij tot 28 februari 2015 de laatste modules ondertekend konden worden en de projectnota's die vallen onder het nieuwe systeem van de samenwerkingsovereenkomsten.

Bij de oude projecten via de modules waren er drie mogelijkheden, te beginnen met de moduleprojecten met subsidies aan gemeentebesturen. Daarbij zijn de gemeenten trekker, bijvoorbeeld voor de terreinherinrichting van een schoolbuurt of in de nabijheid van een gewestmodule zoals module tien. Een andere, populaire module was dertien, die dan ging over de aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door een lokale overheid. De budgetten voor deze subsidiemodules werden na ondertekening vastgelegd en staan niet op een programma. Het geld blijft gereserveerd voor die projecten. Hier is er dus zekerheid voor de gemeentebesturen.

Dan waren er de fietsfondsprojecten. Hiervoor gaf de Vlaamse overheid 40 procent steun aan de gemeente. Die komen niet op het programma, maar worden binnen de normale budgettaire enveloppe gesubsidieerd.

De derde mogelijkheid waren de moduleprojecten waarbij AWV verantwoordelijk is voor de realisatie en de uitvoering. Ze moeten in het reguliere programma van AWV worden opgenomen. Dit gaat dan over de aanleg van een fietspad langs een gewestweg door het gewest, zaken die AWV zelf uitvoert.

Vervolgens is er het nieuwe systeem. Ik ben blij dat mijn voorganger dat systeem hervormd heeft en dat we nu meer projectmatig gaan werken, eerder dan de versnipperde aanpak van elke gemeente apart. In het huidige systeem heb je projectnota's voor fietsfondsprojecten. Daar wordt geen samenwerkingsovereenkomst gemaakt. Binnen de beschikbare enveloppe worden de werken

gesubsidieerd. Die fietsfondsprojecten staan niet op het AVW-programma. Voor de andere projecten wordt nu eerst een samenwerkingsovereenkomststudie met AWV opgesteld. Die uitvoering wordt later vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De werken starten wanneer de aanbestedingsprocedure kan worden opgestart. Vanaf heden moeten alle samenwerkingsovereenkomsten op het fysieke programma van AWV worden vastgelegd.

Als er een goedgekeurde start- en/of projectnota van een project bestaat, moet de gemeente eerst bekijken of haar project wel op een programma staat en daarvoor zijn verschillende wegen. Zowel voor nieuw op te starten projecten als voor de oudere modules bekijkt de administratie samen met de gemeente welke projecten gestart kunnen worden en in het programmavoorstel worden opgenomen.

De planning en de budgettaire inpassing op Vlaams niveau worden door AWV aan mij voorgesteld. Ik bekijk die planning volgens de beleidsdoelstellingen en binnen de beschikbare enveloppe zodat ik relevante keuzes kan maken, gelet op het gegeven dat er natuurlijk nooit voldoende geld is om aan alle vragen tegemoet te komen.

De termijn waarin een project op het investeringsprogramma van het AWV wordt opgenomen, wordt besproken op het structureel overleg tussen de gemeenten en de territoriale afdeling van het AWV. Het AWV moet het in overleg met de lokale besturen op zijn programma zetten, dat is geen kwestie van willen. Ze moeten gewoon tot een overeenkomst komen.

Het standaardprincipe is dat de studiekosten worden terugbetaald bij de start van de werken. Dit principe is gekend bij het opstarten van een project en als er geen werken worden uitgevoerd, worden de kosten ook niet terugbetaald.

Het AWV communiceert de goedgekeurde projecten zodra het fysiek programma vastgelegd en goedgekeurd is.

De investeringsprioriteiten waar u naar vroeg, worden inderdaad geobjectiveerd. De investeringen worden bekeken volgens de beleidsdoelstellingen, uiteraard afgetoetst met andere aspecten, zoals de hinderimpact, de afstemming met werken van derde partijen, gecombineerde projecten enzovoort. Tijdens het structureel overleg kan de gemeente natuurlijk altijd bijkomende vragen stellen over de prioriteiten.

Er kunnen nog samenwerkingsovereenkomststudies worden afgesloten vanuit de optiek om een gecontroleerd en beperkt aantal nieuwe overeenkomsten af te sluiten voor de studie van prioritaire projecten.

Tot mijn spijt moet ik toegeven dat ik uw laatste vraag over het hoofd gezien heb en nu niet kan beantwoorden. Ik zal dat alsnog schriftelijk doen.

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

De heer Lode Ceysens (CD&V): Ik juich de projectmatige aanpak volledig toe. De kracht van module dertien was precies dat de lokale besturen de problemen en het verzet rond onteigeningen veel beter konden opvangen. Ze staan immers dicht bij de burger. Ze kunnen sneller reageren en zelfs anticiperen. Dat was toe te juichen. Maar aan de andere kant liep het fietspad daardoor slechts tot aan de gemeentegrens als de buurgemeente dat minder prioritair vond of minder moed kon opbrengen om onteigeningen door te voeren. Het is een goed principe.

Alleen, de projectnota's tot 28 februari, mogen die zeker zijn van financiering binnen het programma? Ze werden nog afgesloten conform de regels.

De studiekosten worden niet terugbetaald als het fietspad niet wordt aangelegd. Dat lijkt me billijk, als er tenminste beslist is dat er helemaal geen fietspad nodig

is. Als er na vier of vijf jaar toch budgettaire ruimte is voor dat project, dan lijkt het mij billijk dat degene die studiewerk verricht heeft rond de realisatie van fietspaden langs gewestwegen, daar gaat het hier uitdrukkelijk over, toch terugkrijgt wat hij geïnvesteerd heeft voor het Vlaamse Gewest.

Samenwerkingsovereenkomststudies kunnen nog worden afgesloten voor projecten waarvan wij oordelen dat ze prioritair zijn. Het lijkt me nuttig dat deze communicatie wordt gestuurd naar de gemeentebesturen en niet dat er wordt meegedeeld dat het niet nuttig is om een samenwerkingsovereenkomst op te starten omdat men geen zicht heeft op het budget. Dat is verstoppertje spelen. Men moet duidelijk de lijst communiceren van projecten die in aanmerking komen voor de samenwerkingsovereenkomst.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad de bedoeling om duidelijkheid te verschaffen, zoals u terecht aangeeft, met betrekking tot de investeringshorizon van gemeenten.

Afspraken die eerder werden gemaakt, moeten worden gehonoreerd. Wat betreft de studiekosten, moet u ervan uitgaan dat er geen terugbetaling komt als het project niet wordt gerealiseerd. Als het later toch wordt gerealiseerd en de informatie is nog bruikbaar, dan kan er een verrekening gebeuren.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Dat zijn duidelijke antwoorden, minister. Ik kijk uit naar het antwoord op mijn laatste vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Vlaamse Baaien en Metropolitaan Kustlandschap 2100 – 1841 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, en aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over fase 3 van de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 – 1847 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

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

Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Veel West-Vlamingen verslikten zich wel even in hun koffie toen ze op 10 april 2015 in De Standaard lazen dat het team van de Vlaamse bouwmeester voorstelt om de Westkust te laten overstromen. De mogelijkheid om De Panne, Koksijde, Veurne, Nieuwpoort en Middelkerke onder water te laten staan is maar een van de vier scenario's in de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100, maar wel het meest ingrijpende.

De studie is het resultaat van een samenwerking tussen het team van de Vlaamse bouwmeester met de departementen Ruimte en Openbare Werken en de afdeling Maritieme Dienstverlening van de Vlaamse overheid. In hun eindrapport lezen we: "Het traject Metropolitaan Kustlandschap 2100 heeft als doel om via

ontwerpend onderzoek bouwstenen te ontwikkelen voor lopende processen en studies die kaderen binnen het beleid van de Vlaamse overheid, zoals het project Vlaamse Baaien en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.”

Verder in het project vinden we nog weinig terugkoppeling naar de Vlaamse Baaien. Beide projecten pleiten toch voor een wezenlijk andere invulling voor de kustzone. In de beleidsnota van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken lezen we nochtans dat hij verder wil inzetten op het project van de Vlaamse Baaien. Ik citeer: “Het masterplan Vlaamse Baaien wordt wetenschappelijk onderbouwd en universitaire experts worden gemobiliseerd rond nieuwe innovatieve ontwikkelingen in de kustzone en op zee. Naast de technische uitwerking van verschillende deelprojecten, wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de manier waarop deze deelprojecten zullen worden gefinancierd. Nadat de vorige Vlaamse Regering op 9 mei 2014 kennis nam van het Masterplan Vlaamse Baaien worden nu de onderzoeken voor de planuitwerkingsfase opgestart. Het gaat hier onder meer om het uitzoeken van het alternatief van binnenvaart langs de kust tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland via de Westerschelde en lokale ingrepen op het terrein die de maritieme toegankelijkheid voor zeescheepvaart verbeteren.”

Opvallend is dat bij de voorstelling van fase 1 van het project Metropolitaan Kustlandschap 2100 in de powerpointpresentatie een belangrijk deel ging over de symbiose en de mogelijke samenwerking tussen de studie Vlaamse Baaien en Metropolitaan Kustlandschap 2100. Daar stond wel een vragenteken bij in de presentatie. Het is duidelijk dat de studie Vlaamse Baaien vooral het accent legt op de kustveiligheid, havens, eilanden, financiering en procedures, terwijl de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 vertrok vanuit de ruimte, eerder speculatief is en een mix wilde brengen tussen beleid, ontwerp en academici.

Op het eind van de presentatie werden enkele slotvragen geformuleerd: “Welke data zouden er uit de werkgroepen bij het studieteam moeten belanden?” en “Hoe kan er interactie georganiseerd worden?”

Minister-president, welke stappen heeft de administratie al gezet na het Masterplan Vlaamse Baaien en de beleidsnota? Op welke manier werd er interactie en informatie-uitwisseling tussen de teams van het Masterplan Vlaamse Baaien en Metropolitaan Kustlandschap 2100 georganiseerd?

Hoe zult u de conclusies van het Masterplan Vlaamse Baaien koppelen aan de nieuwe inzichten van Metropolitaan Kustlandschap 2100?

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron (Groen): Minister-president, er was wel enige commotie toen het nieuws in de krant stond. Het leek zelfs even dat er een verbale oorlog zou uitbreken tussen de westkust en de oostkust in onze provincie. In de regionale pers, en ik ben ervan overtuigd dat u die ook leest, was er over dit thema heel erg veel te doen. Het nieuws werd op een spectaculaire, zelfs sensationele manier voorgesteld. Een deel van de commotie is daar zeker door veroorzaakt.

Niettemin is het debat over de stijgende zeespiegel een belangrijk debat dat we niet uit de weg moeten gaan. Als deze studie minstens een grote verdienste heeft, dan is het wel het besef dat de opwarming van de aarde en de bijhorende stijging van de zeespiegel een reëel probleem zijn dat we niet langer kunnen verdonkeremanen. We kunnen niet langer doen alsof het een fabel is van enkele mensen die geruchten rondstrooien. Het tegendeel is waar. Als zoveel instellingen van de Vlaamse overheid of gelieerd met de Vlaamse overheid daarmee aan de slag gaan, toont dit aan dat het om een belangrijk maatschappelijk probleem gaat. Daarbij moeten we bouwstenen aanreiken om dat probleem in de toekomst aan te pakken.

Ik heb de studie doorgenomen. Ik wil het hier hebben over fase 3 van de studie. Ik vind dit een heel degelijke studie van een heel hoge kwaliteit. De perceptie die in sommige media naar voren kwam, klopt dus niet met de grondigheid waarmee dit werk is gebeurd. Het gaat over scenario's. Dat is niet zoiets als een verslag over het verleden waarbij men weegt en meet en met exacte cijfers aan de slag gaat. In deze studie worden scenario's voor de toekomst geschetst, en die zijn altijd wat subjectiever en moeilijker, maar de methode die men hanteert, leidt tot een aantal heel interessante bevindingen.

De relatie met het project Vlaamse Baaien en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ligt inderdaad voor de hand. Die link moet ook worden gelegd. Het zou al te gek zijn indien dat niet gebeurd zou zijn. Wanneer ik de website lees, merk ik dat die relatie er wel degelijk is en dat de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 ook wordt gesitueerd in die twee projecten die zijn beschreven. Het zijn ook niet van de minsten die daaraan hebben meegedaan: Labo Ruimte – Ruimte Vlaanderen en Team Vlaamse Bouwmeester –, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, in partnerschap met de provincie West-Vlaanderen. Dat is toch wel een belangrijke groep organisaties die verschillende overheden vertegenwoordigen.

Stof genoeg voor discussie, vooral omdat de concrete gevolgen heel ingrijpend zijn voor het landschap, de leefbaarheid enzovoort. Ik las gisteren nog dat de kustburgemeesters binnenkort samenkomen en dat er een aantal gedachte-wisselingen zijn gepland over dit dossier. Ik juich dat toe.

Men schetst vier toekomstbeelden: Bipool, Zone, Archipel en Mozaïek. Dat zijn geen wetten van Meden en Perzen; dat zijn een aantal opties waarrond een brede ruimtelijke ontwikkeling van de zone in West-Vlaanderen moet plaatsvinden.

Het verhaal van de westkust en de oostkust betreft het Bipool-scenario. Daar laat men vooral een zone los die zich als natuur kan ontwikkelen. Daarbij wordt het stedelijke, metropolitane karakter dat gelinkt is aan toerisme, versterkt. Overigens is natuur en vernatuurlijken niet tegengesteld aan een toeristische doelstelling, maar dat is een andere discussie.

Zone is het tweede scenario. Het gaat dan over het versterken van een smalle strook langs de kust waarbij het oprukkende water wordt tegengehouden. Er komen hogere dijken, opgespoten zand enzovoort.

Het derde scenario is Archipel waarbij we kwalitatieve woongebieden behouden, maar waarbij ook een aantal polders het oprukkende water opvangen.

Het vierde scenario is Mozaïek waarbij de kustlijn wordt verstedelijkt en de polders door kunstmatig waterbeheer geschikt worden gemaakt voor landbouw. De rol van de IJzervallei is daarbij van cruciaal belang.

In elk geval zal de impact groot zijn. Wie vandaag denkt dat dit niet zo zal zijn, vergist zich. We moeten dan ook op tijd een aantal maatregelen nemen. Een columnist stelde in dit kader voor om de appartementen aan de kust te laten staan, desnoods onbewoond, bij wijze van buffer tegen het oprukkende water. Misschien kunnen immobiliën wat verder van de kustlijn een nieuwe rij appartementen, een nieuwe Atlantikwall bouwen.

Ingrijpend zal het in elk geval zijn. In zijn opiniestuk legt de adjunct-Vlaamse bouwmeester Stefan Devoldere de vinger op de wonde. Hij markeert in dat stuk heel uitdrukkelijk de huidige ruimtelijke ontwikkeling van de kustzone die hij als problematisch markeert. Hij benoemt de Atlantikwall ook als zodanig en plaatst de scenario's in een breder perspectief.

Minister-president, hoe zal de Vlaamse Regering omgaan met fase 3 van het project Metropolitaan Kustlandschap 2100?

Komt er een breed maatschappelijk debat? Zo ja, wie wordt daarbij betrokken en hoe zal dat verlopen?

Welke traject is opgenomen in de politieke besluitvorming? Zal de Vlaamse Regering zelf een voorkeur uitspreken voor een van die vier scenario's? Wanneer zal dat eventueel gebeuren?

Hoe verhoudt deze studie zich ten opzichte van het project Vlaamse Baaien en tot het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen?

Kunt u verklaren waarom er in de pers bijzondere aandacht werd besteed aan het meest radicale scenario? Waarom werden we allemaal wat bang gemaakt, ook landbouwers, investeerders en bedrijven? Draagt de Vlaamse Regering daarin zelf enige verantwoordelijkheid? Heeft zij voor die communicatie gezorgd of is het weer eens de schuld van de pers?

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

De heer Björn Anseeuw (N-VA): Het minste dat we kunnen zeggen, is dat de berichtgeving over deze studie in de media nogal eenzijdig was en dat men vooral heeft gefocust op het meest extreme scenario van de vier onderzochte toekomstscenario's. Daardoor raakt de verdienste van dit onderzoek een beetje ondergesneeuwd en dat is jammer.

Met dat onderzoek wordt op verschillende manieren, ook op lange termijn, gekeken naar de ontwikkeling van de Vlaamse kustzone. Alle beleidsdomeinen met een ruimtelijke impact werden bij het onderzoek betrokken. Dat onderzoek schuift niet alleen een aantal mogelijke opties naar voren, maar stipt ook een aantal aandachtspunten en opportuniteiten aan. Die scenario's zijn natuurlijk niet in een-twee-drie te realiseren, sommige misschien zelfs helemaal niet. Onder andere het teruggeven van land aan de zee wekt weerstand op. Dat neemt niet weg dat we ons moeten wapenen tegen de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering, ook met een perspectief dat verder reikt dan 2050.

Dit onderzoek biedt alvast stof tot nadenken. Een van de zaken die nu al heel duidelijk uit het onderzoek blijkt, is het belang van een brede benadering van de problematiek waarbij alle betrokken beleidsdomeinen hun plaats hebben. En dan is het geen toeval dat de minister-president hier zelf het antwoord komt geven op de vragen die worden gesteld.

We staan vandaag aan de spreekwoordelijke vooravond van de opmaak en uitvoering van verschillende strategische plannen die hierop een impact hebben, waarin we belangrijke keuzes moeten maken voor de toekomst en waarbij we niet per se moeten vasthouden aan wat er vandaag is. Ik denk aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en aan het Kustveiligheidsplan, maar ook aan het programma Vlaamse Baaien. Die plannen kunnen een groot hefboomeffect hebben. Daarom is het belangrijk dat we erop toezien dat ze elkaar versterken.

Minister-president, hoe ziet u het verdere traject voor wat de visievorming betreft voor de ontwikkeling van onze Vlaamse kustzone? Hoe kunnen en zullen andere strategische plannen hierop inhaken?

De voorzitter: Minister-president Bourgeois heeft het woord.

Minister-president Geert Bourgeois: Ik kan me inbeelden dat wie 's morgens rustig aan zijn koffiekopje nipt, de krant openslaat en wordt geconfronteerd met

de titel: 'Red Knokke, laat De Panne overstromen' zich in die koffie verslikt. Het is een titel – politici zijn dat gewoon – die niet de hele lading dekt, maar je moet tot het einde van het artikel doorlezen om te zien dat de waarnemend bouwmeester zegt dat het de bedoeling van de meervoudige studie is te komen tot een geïntegreerde aanpak en een gedeelde visie en vooral om die visie ook vorm te kunnen geven. Maar de toon was gezet.

Om de mogelijke twijfelaars gerust te stellen: er is geen enkele politieke beslissing genomen. Het is een studiewerk, en uw vragen om uitleg bieden me de kans om er dieper op in te gaan en het volledige verhaal en alle nuances en aandachtspunten te brengen. Ik ben het eens met degenen die zeggen dat ontkennen geen optie en geen goede strategie is. Wie zegt dat het met het veranderende klimaat wel niet zo'n vaart zal lopen, steekt de kop in het zand en handelt verkeerd. Er moet nu proactief worden nagedacht en gehandeld om de gevolgen van die bedreiging in ogenschouw te nemen. Dat is de aanleiding voor die studie onder de titel 'Metropolitaan Kustlandschap 2100'. Het is een naam die op zich al vragen oproept, maar daar ga ik niet op in.

De studie pikt in op recente klimaatrapporten, onder andere het rapport van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat het tweede deel bracht van zijn vijfde evaluatierapport 'Klimaatverandering 2014: gevolgen, aanpassing en kwetsbaarheid.'

Ingaand op de vragen, zal ik proberen de systematiek aan te houden en de verschillende vragen te beantwoorden. In de eerste plaats is het belangrijk mee te geven wie de opdrachtgevers van de studie zijn. De studie is opgezet met bepaalde doelstellingen, ten eerste om de uitdagingen waarvoor onze kust staat in het licht van de klimaatopwarming te analyseren, en ten tweede om die uitdagingen te koppelen aan een langetermijnvisie inzake de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de Vlaamse kust. Dat is een gezamenlijk initiatief van Ruimte Vlaanderen, de Vlaamse Bouwmeester en het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Vanaf de tweede fase heeft ook het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) het partnerschap van die studie op zich genomen.

Ik heb het doel geschetst. Het is duidelijk waarom die gezamenlijke aanpak er is gekomen. Dat partnerschap heeft de bedoeling om over de grenzen van de diverse beleidssectoren analyses te maken en een visie te ontwikkelen en in samenwerking te komen tot scenario's van keuzes die zullen moeten worden gemaakt in de toekomst. En vooral het debat op gang brengen, voor zover dat nog op gang moest worden gebracht. In elk geval zal de psychologische schok van de eerste krantentitel ervoor hebben gezorgd dat het debat weer volop in de actualiteit stond.

Dit past in het Vlaams regeerakkoord. Het is onze ambitie om de kwaliteiten van de Vlaamse ruimte beter te bewaren door een gebiedsgerichte, projectmatige, maar ook geïntegreerde aanpak in het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid. Met dat onderzoek wordt nagegaan hoe de vele investeringen in het kustgebied beter samen kunnen sporen in functie van een gedeelde visie die het uiteindelijke resultaat moet zijn van al het studiewerk dat gebeurt.

Hoe is het verlopen? Er waren twee voorbereidende fases van analyse: het bepalen van de uitdagingen die moesten worden onderzocht, en een brede stakeholdersworkshop met ambtenarij, middenveld en wetenschappers. Dan kwam er een derde fase: de methode van wat wordt genoemd exploratief ontwerpend onderzoek. In dat exploratief ontwerpend onderzoek zijn vier extreme toekomstbeelden uitgewerkt met hun ruimtelijke gevolgen die via een ontwerp zijn verbeeld. Die toekomstbeelden zijn denksporen, mogelijkheden, opties die elkaar soms tegenspreken. Ze kunnen niet tegelijkertijd of volledig samen plaatsvinden en worden uitgevoerd, ze zijn vooral bedoeld als een eerste ernstige studieaanpak om

het debat op gang te brengen. De regering, de politiek, het beleid heeft daarin geen enkele keuze gemaakt. Onnodig te beklemtonen dat ook die studie geen keuzes maakt. Die exploreert, zet zaken naast elkaar, brengt argumenten aan. Het is in de eerste plaats een discussierapport dat stof biedt voor het verdere onderzoek dat moet worden gevoerd.

De Vlaamse Regering heeft een masterplan voor de kustveiligheid. Er werd gevraagd wat de relatie is met dit Metropolitaan Kustlandschap 2100. Het plan Kustveiligheid is een beleidsplan dat is goedgekeurd door de Vlaamse Regering in 2011 en dat in volle uitvoering is. Wie aan de kust woont en komt, ziet dat ook. Het plan beoogt de bescherming van de volledige Vlaamse kust en de kusthavens tot 2050, tegen wat men de duizendjarige storm noemt. Daarbij wordt rekening gehouden met de stijging van het stormvloedpeil met 30 centimeter tegen 2050.

De studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 legt het perspectief verder. De titel zegt het zelf: het perspectief ligt op 2100. Het hanteert ook een extremer klimaatscenario en heeft een onderzoekscope die breder is dan enkel zeekering en probeert de impact van de klimaatverandering op de lange termijn in te passen in ruimtelijke ontwikkelingsvisies voor de kust en de polders. Het Metropolitaan Kustlandschap 2100 gaat uit van de extreme veronderstelling van een stijging van het stormvloedpeil met 130 centimeter in 2100. Dat is een halve eeuw verder dan het Masterplan Kustveiligheid.

Er is dus geen band tussen de beide. Het ene is beslist beleid en in uitvoering, in het bijzonder de versterking van de havens, zandsuppleties die overal bezig zijn en allerlei werken die aan de gang zijn, waarvan u als deskundige commissieleden ongetwijfeld de stand van zaken kent. Die uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid gaat onverminderd door. Dat wil ik u voor zover nodig bevestigen.

Welke stappen zijn door de administratie gezet na het Masterplan Vlaamse Baaien? Het vervolgtraject Vlaamse Baaien focust op het concreet maken van enkele eerste haalbare ingrepen op het Vlaamse deel van de kustzone, rekening houdend met de resultaten uit andere onderzoekstrajecten. Daar zal interferentie zijn met het Metropolitaan Kustlandschap 2100.

Vanuit die insteek is een plan van aanpak ontwikkeld – ik heb het over de Vlaamse Baaien – uitgaande van drie sporen. Spoor 1: robuuste kust met de versnelde uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid. Beslist beleid dus. Dat is op korte termijn. Alternatieve voedingsmethodes voor de korte en de middellange termijn. Innovatieve zeekeringstechnieken en ruimtelijke visie voor de lange termijn.

Spoor 2: ontwikkeling van de haven van Zeebrugge in samenhang met de omliggende kustzone met de optimalisatie van de toegankelijkheid van de haven op korte termijn. Onderzoek naar de mogelijkheden voor binnenvaart langs de kust op korte termijn – de estuaire vaart. Dat kan gebeuren onder de bescherming van de Vlaamse Baaien als die worden ontwikkeld met de uitbouw. De uitvoering ervan is op middellange termijn, de verdere uitbreiding van de haven op lange termijn. Ik heb het nog altijd over de Vlaamse Baaien.

Spoor 3: afstemming tussen alle belanghebbenden over de grensoverschrijdende aspecten van het vervolgtraject Vlaamse Baaien, en over aspecten die van buitenaf het vervolgtraject Vlaamse Baaien kunnen beïnvloeden. Denk aan hoe je omgaat met Nederlandse baggerspecie die vrijkomt bij de aanleg van een alternatieve vaargeul in de Scheldemonding. Kunnen we die ook zinvol inzetten bij de verdediging en bescherming van de Vlaamse kust?

Voor elk van die sporen en vanuit een overkoepelende toekomstvisie wordt een set maatregelen ontwikkeld in het licht van Vlaamse Baaien op korte termijn 2020, op middellange termijn 2050 en op lange termijn 2100. Daar is nu volop

studiewerk over bezig. Ongetwijfeld is het hier ook al aan bod gekomen. Bij spoor 1, waar ik het had over zeeweringstechnieken en ruimtelijke visie, zullen er uiteraard raakpunten zijn met het onderwerp van deze vraag.

De interactie tussen de teams van het Masterplan Vlaamse Baaien en het ontwerpend onderzoek Metropolitaan Kustlandschap 2100 was ook een van de vragen. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken dat bevoegd is voor de Vlaamse Baaien was medeopdrachtgever van het ontwerpend onderzoek Metropolitaan Kustlandschap 2100. De projectleider van Vlaamse Baaien zetelde ook in de stuurgroep van Metropolitaan Kustlandschap 2100 en was op die manier betrokken bij het gevoerde onderzoek.

Het verband tussen de beide studies dan. Het ontwerpend onderzoek binnen de studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 is van grote waarde voor het project Vlaamse Baaien. Door de tijdshorizon 2100 wordt automatisch nagedacht over de gevolgen van de klimaatwijziging. Het vernieuwende aan die studie is dat klimaatadaptatie in het bredere kader van de toekomstige ontwikkelingen van de kust wordt geplaatst, in plaats van het naar voren te brengen als een dwingend principe.

Momenteel is het uiteraard te vroeg om conclusies van het Masterplan Vlaamse Baaien te koppelen aan de nieuwe inzichten van het onderzoek Metropolitaan Kustlandschap 2100. Het resultaat van het ontwerpend onderzoek zoals het is opgenomen in het discussierapport zal de komende maanden worden opgevat als basis voor de discussie met alle betrokken stakeholders. Pas na verdere studie en discussie met de stakeholders zal het mogelijk zijn om uitspraken te doen over eventuele conclusies die een weerslag kunnen hebben op het Masterplan Vlaamse Baaien.

De studie Metropolitaan Kustlandschap 2100 is opgezet om de uitdagingen waarvoor onze kust staat inzake klimaatverandering te koppelen aan een langetermijnvisie ruimtelijke ontwikkeling voor de kust. Het betreft een exploratief ontwerpend onderzoek, wat betekent dat via ontwerp een aantal extreme toekomstbeelden werden uitgewerkt, die diverse mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkelingen van de kust en de samenhang tussen verschillende beleidsdomeinen in kaart brengen. Het zijn toekomstbeelden die niet gelijk sporen, die elkaar tegenspreken. Twee van de vier sporen bevatten opties voor het onder water laten lopen van gedeeltes van het grondgebied. Die studie maakt geen enkele keuze voor toekomstbeelden, maar reikt studiemateriaal en argumenten aan, spoort aan tot nadenken en finaal tot handelen.

Er is gevraagd naar het maatschappelijk draagvlak. Het zal niet eenvoudig zijn om de discussie op een serene manier te voeren na de commotie, het verslikken in de koffie en de snelle reactie. Die reactie was begrijpelijk, gezien de eerste berichtgeving. Die bracht immers niet alle nuances van de studie aan.

Het is in eerste instantie de bedoeling om via een stakeholdersworkshop een breed gesprek te voeren met alle betrokkenen, met de kust- en de poldergemeenten, met het middenveld, met de provincie, met andere beleidsdomeinen actie in het kustgebied, met buitenlandse stakeholders enzovoort. De eerstvolgende toelichting en discussie over de onderzoeksresultaten gebeurt op het kustburgemeestersoverleg op 13 mei. Ik neem aan dat het een geanimeerd gesprek wordt. Op basis van de discussienota van het onderzoek dat nu voorligt, gaan we bovendien op 9 juni in overleg met de stakeholders over de potenties voor een samenwerkings- en visietraject. In een latere fase, als we tot een latere gedragen visie kunnen komen, kan daarop eventueel een gebiedsgericht ontwikkelingsprogramma volgen dat dan ook concrete opties en projecten omvat.

Na de zomer is er een brede communicatie over de drie onderzoeksfases en het overleg met de stakeholders gepland. Er is hiertoe een publicatie gepland die de werkzaamheden tot nu toe bundelt voor een breder publiek.

Enige beslissing of keuze is op dit moment niet aan de orde. De Vlaamse Regering zal nu geen keuzes maken; aan de hand van de toekomstbeelden hoeft dat ook niet. Wat mij betreft, wil ik heel klaar en duidelijk zeggen dat het voor mij om humanitaire en economische redenen ondenkbaar is om de Westkust, of delen ervan, onder water te laten lopen.

Het vervolgetraject van het onderzoek Metropolitaan Kustlandschap 2100 zal dan ook uit meer moeten bestaan dan verder studiewerk. Er moet handelend worden opgetreden. Er zijn technologieën en technieken om beschermend op te treden. Ik kan refereren aan de deltawerken in Nederland, aan het project Vlaamse Baaien dat gegroeid is vanuit de reflex om tot kustverdediging te komen en een aantal andere zaken meteen ook te realiseren, en aan de zandsuppletie of -opspuitingen die nu al volop bezig zijn en de versterking van de havengebieden.

Er moet dialoog komen met alle betrokkenen, niet het minst de lokale besturen. Iedereen moet zich bewust zijn van de ernst van de toestand en beseffen dat er handelend moet worden opgetreden.

Ruimte Vlaanderen, het departement MOW en het Agentschap Maritieme dienstverlening en Kust waren de opdrachtgevers voor het ontwerp onderzoek. Het beleidsplan Ruimte Vlaanderen is de basis voor het strategisch en dynamisch en realisatiegericht ruimtelijk ontwikkelingsgebied en het omvat onder meer een visie op de ruimtelijke organisatie 2050 en een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke transformaties die de komende decennia moeten worden gerealiseerd. Dat plan wordt momenteel voorbereid in nauwe samenwerking met maatschappelijke partners op het terrein. Bevoegd collega Schauvliege streeft ernaar de Vlaamse Regering in 2016 te vragen een ontwerp beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed te keuren.

Een van de groepen die door minister Schauvliege zijn ingesteld in het relance-traject van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen werkt rond de Oostkust. De inzichten uit het onderzoek Metropolitaan Kustlandschap 2100 zijn al toegelicht aan die werkgroep. Minister Schauvliege meldt me ook dat de betrokken lokale en maatschappelijke partners in de werkgroep aangeven dat een dergelijke toekomstverkenning geen eenduidige beleidsmatige antwoorden bevat. De inzichten duiden echter wel op de complexe samenhang tussen het klimaatvraagstuk en de andere ruimtelijke en maatschappelijke vragen die leven in het gebied.

Tot slot, de leukste en spitantste vraag, mijnheer Caron. Waarom heeft de pers het meest aandacht besteed aan het meest radicale scenario? U hebt zelf al het antwoord gegeven. Laat ik het zo zeggen: zou het kunnen dat de pers een lichte voorkeur vertoont voor wat sensationele titels?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, minister-president. Ik denk niet dat we hier nog veel aan moeten toegeven. Het belangrijkste is dat deze problematiek de nodige aandacht krijgt.

Het is hier al verschillende keren gezegd, ik wil het nog een laatste keer benadrukken. Men moet toch oppassen om dergelijk scenario in de pers te lanceren. Het heeft een enorme impact gehad, niet alleen op de inwoners en het beleid, op de burgemeesters dus, maar ook op eventuele toekomstige investeerders.

Ik heb mensen gehoord die eventueel een appartement zouden kopen aan de Westkust en die daar nu toch nog eens goed gaan over nadenken. Men kan daar misschien mee lachen, maar het is keiharde realiteit. Ik zou niet graag inwoner zijn van de Westkust en dan dergelijke zaken moeten lezen in de pers. Ik ben blij dat dit hier enigszins werd rechtgezet.

U zei dat er de komende maanden een discussie zal volgen met de stakeholders, met een workshop. De eerste resultaten zullen op het burgemeesteroverleg van 13 mei bekendgemaakt worden. Ik ben heel benieuwd naar de resultaten. Voorzitter, kunnen die resultaten hier worden toegelicht? Anders stellen we een vraag om uitleg. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron (Groen): Minister-president, dank u voor het antwoord. Ik ben blij dat u het brede debat en de reële waarde van de studie, het ontwerp en het onderzoek, erkent. Ik ben blij dat het een bouwsteen wordt voor de toekomstige discussie. Dat er nog breed over gediscussieerd wordt, is prima.

Aan de andere kant zou ik willen vragen om niet te bang te zijn voor de toekomst en zeker geen conservatieve reflex te hebben. Ik lees voor uit de opinie van de adjunct-bouwmeester: "Wegens het unieke uitzicht op zee werd de scheidingslijn tussen land en zee sinds de jaren zestig gebetonneerd met appartementsgebouwen. Ook onze huidige investeringen in kustbescherming houden vast aan de grenslijn. (...) als we die lijn zoals we ze nu kennen op lange termijn willen aanhouden, zullen we de zeedijken verder moeten verhogen, met nefaste gevolgen voor het zicht op zee of zal er door bijkomende zandaanvullingen een uitgestrekt duinenlandschap ontstaan voor onze wandeldijk. De verwachte stijging van de zeespiegel betekent dus dat de aanblik van onze kust willens nillens drastisch zal veranderen, net zoals het bijhorende ontwikkelingsmodel voor vastgoed met zicht op zee."

Dus gratis laarzen leveren bij de aankoop van een appartement aan de Westkust zal zeker niet volstaan. Ik zou willen pleiten om moedig te durven zijn in deze zaak. U hebt op één punt een uitdrukkelijk standpunt geformuleerd: als het van u afhangt, worden er geen delen van de Westkust onder water gezet, geen sprake van. Er zijn veel nuances in dit onderzoek als het daarover gaat. In deze tijd van viering van de Grote Oorlog is het niet bepaald een aantrekkelijk scenario.

Aan de andere kant is er altijd een uitwisseling geweest tussen grote delen polder en de zee. Die hebben op zich ook veel extra waarde geleverd aan de kust. Het binnenhalen van water kan heel veel toeristische aantrekkingskracht genereren. Het kan extra natuur meebrengen, het hoeft niet noodzakelijk negatief te zijn. Water binnenhalen betekent niet dat we Nieuwpoort of Veurne onder water gaan zetten – wat mis ik Jan Verfaillie nu. Het betekent wel dat men een mogelijke natuurontwikkeling kan doen en zelfs toeristische winst kan realiseren. Het kan een veel rijker landschap worden, een beetje vergelijkbaar met de kustzone van de Somme. Wie daar ooit geweest is, weet dat die zone heel diverse biotopen te bieden heeft. Dat hoeft niet nadelig te zijn voor de leefbaarheid, noch voor toerisme, noch voor natuurontwikkeling. Het levert niet noodzakelijk het scenario op van hoge en afgeschermdde Atlantikwalls.

We moeten de moed hebben om te denken aan een mooiere Vlaamse, Belgische, West-Vlaamse kust. Ik kies voor het compromis. Het moet een kust worden die zinvol omgaat met de klimatologische omstandigheden.

Het zou goed zijn dat we wat drastischere maatregelen nemen zodat het water geen 130 centimeter zal stijgen tegen dan.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

De heer Björn Anseeuw (N-VA): Het doel van de studie was inderdaad om bouwstenen aan te reiken voor een debat te gronde. Ik ben verheugd, minister-president, dat u met die bouwstenen op zeer korte termijn aan de slag gaat, dat u inderdaad werk wilt maken van een brede aanpak, dat u de ambitie hebt om op basis van een gedeelde en integrale visie werk te maken van een gecoördineerde

aanpak waarbij – en dat is niet onbelangrijk – investeringen worden gebundeld en het de bedoeling is om plannen en ontwikkelingen aan die toekomstvisie op te hangen. Het is een goede start om onder andere op basis van dit onderzoek – er zijn nog andere planningsprocessen aan de gang – ons in Vlaanderen te kunnen wapenen tegen de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Als het over kust-aangelegenheden gaat, is het een debat onder West-Vlamingen, maar ik ga me toch permitteren om er tussen te komen.

Het werd al gezegd, het wordt nu plots heel tastbaar. Vaak denken mensen dat klimaatverandering of de effecten ervan iets zijn voor de ontwikkelingslanden. Dat is niet waar. Ook in Vlaanderen zullen we het voelen met meer hittegolven, meer zomeronweders, meer winteroverstromingen en – iets minder voor de hand liggend – ook voedselgerelateerde infecties dreigen toe te nemen.

Een kustlijn die onder druk komt te staan, maakt het plots heel tastbaar. Minister-president, ik ben blij dat u benadrukt dat er nood is aan beleid inzake de strijd tegen klimaatverandering. Er zijn twee belangrijke aspecten aan: een mitigatie- en adaptatiebeleid. Nu ging het natuurlijk over dat laatste, maar ook het mitigatiebeleid is van groot belang. Het gaat dan om het terugdringen van broeikasgassen of de uitstoot ervan.

Minister-president, ik ga het debat over het Vlaamse klimaatbeleid niet openen, maar het is gewoon een feit dat we dat beleid onvoldoende voeren, al is het maar om de doelstellingen tegen 2020 te halen. Ik weet ook wel dat er geen één-op-één-relatie is tussen de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen enerzijds en het stijgen van de zeespiegel aan de Vlaamse kust anderzijds. Dat is één globale pot van CO₂ in de atmosfeer. Dat neemt niet weg dat Vlaanderen daar ook een verantwoordelijkheid in draagt.

Er zal verder worden nagedacht en gewerkt aan het adaptatiebeleid. Ik neem genoegen met uw antwoord, maar 2100 is een verre horizon. We zien wel aan de radicaliteit van de oplossingen die naar voren worden geschoven dat er nood is aan een goede en vroege voorbereiding. Aansluitend bij de heer Caron, kustbeveiliging en verduiking zal best lukken tot 2050. Afhankelijk van de inspanningen die we de komende eeuw gaan leveren, wordt het misschien wel moeilijker tegen 2100. Voorbereiding is dus heel belangrijk. Van 2015 tot 2100, wanneer moeten we dan beginnen? We kunnen daarover discussiëren. Ik denk dat we snel een goede visie moeten ontwikkelen.

De voorzitter: Minister-president Bourgeois heeft het woord.

Minister-president Geert Bourgeois: Mijnheer Sanctorum, het kwam bij de heer Caron al aan bod en ik ben er inderdaad niet op ingegaan, wat niet impliceert dat ik die problemen zou ontkennen. Alleen vond ik dit nu niet het voorwerp van het debat. Het gaat hier inderdaad over adaptatie en niet over mitigatie.

Voor de mitigatie is een reeks maatregelen getroffen. We hebben een mandaat gegeven aan Europa om te onderhandelen over de reductie van de CO₂-uitstoot tegen 2030 met 40 procent. Europa moet daarover onderhandelen met de andere blokken. Mijnheer Sanctorum, wij gaan ook binnenlandse maatregelen nemen. Met het geld uit het Klimaatfonds zullen we zeer sterk inzetten op de binnenlandse reductie, in de eerste plaats van woningen omdat we daar massaal op kunnen winnen. We kunnen proberen onze energie nog verder te beperken, hoewel we al tot de wereldtop behoren. Maar het is dus niet een op een. Wanneer China niet meedoet en verder gaat in de evolutie die nu bezig is, dan

mag Europa topprestaties leveren, maar zal het toch niet lukken. Dat betekent niet dat ik daar niet ernstig rekening mee houd en dat we geen beleid moeten voeren dat in alle ernst is gericht op de bestrijding van de klimaatopwarming.

Als ik snel reken, zal voor de volgende regeringen, meer bepaald voor de regering-Bourgeois IV, rekening moeten worden gehouden met de nieuwe situatie in 2030. We zullen moeten nagaan hoe ver we dan staan, rendez-vous op dat moment dus.

Ik ben het met u eens dat het plan dat nu is opgemaakt een beperktere tijdshorizon heeft, namelijk tot 2050. Elke volgende Vlaamse Regering zal daarmee geconfronteerd worden, zowel met de adaptatiewerken – de verdedigingswerken – als met de mitigatiewerken.

De heer Caron spreekt over een conservatieve reflex. Ik weet dat daar nuances in zitten en dat bijvoorbeeld ook de IJzervlakte in beeld komt bij die studies. Hij verwijst daarnaar wanneer hij het heeft over het gebied van de Somme dat ik ook wel een beetje ken. Maar het massief onder water laten lopen van de polders en kustgemeenten is wat mij betreft geen oplossing. Ik weet dat die lijn historisch bewogen is en dat het de monniken waren die in de Middeleeuwen met de molen – we zijn de uitvinders van de molen – zijn begonnen met het ontwateren en het winnen van land op zee. Maar er zijn nu een aantal technieken om aan kustverdediging te doen met verhoogde dijken waarbij ik verwijs naar de Deltawerken, met landwinning zoals het project Vlaamse Baaien enzovoort. Daar worden nu studies over uitgevoerd, onder andere in het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout.

Er zijn dus een aantal technieken om adaptieve werken te doen. Is dat een conservatieve reflex? Ja, 'conservare' betekent bewaren wat je hebt en ik denk dat het goed is dat we alles doen wat we kunnen om te bewaren wat we hebben.

Dat dit ruimtelijke gevolgen zal hebben, is evident. Als men voor de flatgebouwenlijn in een aantal gemeenten een hoge dijk optrekt, zal dat ruimtelijke consequenties hebben die mee onder ogen moeten worden genomen. Daar zullen ongetwijfeld nog andere ruimtelijke consequenties mee gepaard gaan. Daarom is het goed dat die studie er is en dat die onafhankelijk opgemaakt is. Die opdracht is uitgeschreven door entiteiten die dat werk samen hebben gedaan. Het is een aansporing voor het beleid om daar verder mee te gaan. In 2011 zijn al de eerste maatregelen genomen, die zijn nu volop in uitvoering maar er is meer nodig.

Het meest spectaculaire scenario waarbij de Westkust en de polders worden opgegeven en overstromingsgebied kunnen worden, is wat mij betreft geen optie.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.