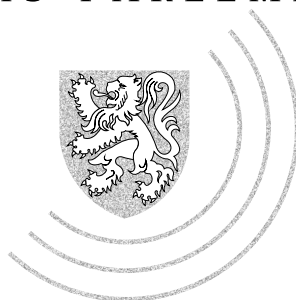


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

18 maart 2008

GEDACHTEWISSELING

**met de waterwegbeheerders
over maatregelen om de binnenvaart te bevorderen
en de toegankelijkheid van de waterwegen te verbeteren**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Pieter Huybrechts en Frans Peeters**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 4 maart 2008 op verzoek van een aantal leden een gedachtewisseling met de waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart over de maatregelen om de binnenvaart te bevorderen en de toegankelijkheid van de waterwegen te verbeteren.

I. TOELICHTING DOOR DE WATERWEG-BEHEERDERS

De heer *Leo Clinckers*, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) zegt bij het begin van de presentatie dat de sprekers bij het naar voren brengen van de prioriteiten van de waterwegbeheerders zijn uitgegaan van de meerjarenprogramma's en de beheersovereenkomsten van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) en De Scheepvaart (DS), met als scope: maatregelen om de binnenvaart te bevorderen en de toegankelijkheid van de waterweg te verbeteren. Naast de genoemde beheersovereenkomsten en indicatieve meerjareninvesteringsprogramma's zelf zullen aan bod komen: het ontwerp van infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen met als horizon 2013 (een datum die is afgestemd op het Europese Naiadesprogramma) en een blik op de ontbrekende schakels. De maatregelen waarvan sprake betreffen zowel de Vlaamse invulling van Naiades als het Flanders Inland Shipping Network (FISN).

De heer *Erik Portugaels*, gedelegeerd bestuurder van De Scheepvaart, presenteert een kaart met de beheersverdeling van de waterwegen in het Vlaamse Gewest. De beheersovereenkomsten van W&Z en DS zijn geënt op contractmanagement. DS heeft al een redelijk lange traditie van meer dan tien jaar met een beheersovereenkomst. Sinds Beter Bestuurlijk Beleid is die werkwijze ook voor de andere agentschappen van toepassing, merkt de spreker op. Ze bevatten een aantal door de Vlaamse Regering en de agentschappen aangegane gelijklopende engagementen en doelstellingen op hoog niveau met detaillering en specifieke accenten per agentschap. Ze zijn afgestemd op het regeerakkoord 2004-2009, de regeerverklaringen, de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, de beleidsbrieven, het decreet Integraal Waterbeleid en de Waterbeleidsnota. De spreker kondigt aan dat hij tijdens de presentatie zal focussen op de strategische doelstellingen.

De heer *Leo Clinckers* zegt dat de beheersovereenkomst van Waterwegen en Zeekanaal afgesloten werd

voor de periode van 1 januari 2008 tot 31 december 2010. Hij noemt de drie belangrijke strategische doelstellingen: bijdragen tot de verbetering van de mobiliteit via de waterwegen, het waarborgen van de veiligheid van de bevolking tegen overstromingen, en het bewerkstelligen van de multifunctionaliteit van het beheerde domein. Vandaag zal hij focussen op de eerste, maar hij wijst er meteen op dat dergelijke investeringen altijd ook effecten hebben op de andere. Dat is minder het geval voor de andere doelstellingen. Aan de beheersovereenkomst werd ter illustratie een indicatief meerjarenprogramma 2008-2011 toegevoegd, dat zowel projecten voor uitvoering als voor studie bevat.

De heer *Erik Portugaels* presenteert naar analogie de beheersovereenkomst van De Scheepvaart, die werd afgesloten voor de periode van 1 januari 2007 tot 31 december 2010. De strategische doelstellingen die relevant zijn voor de scope van de gedachtewisseling zijn: een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, een toename van het vervoer via de waterwegen nastreven als volwaardig alternatief voor het dichtslibbende wegvervoer, en de waterwegen en hun infrastructuur moderniseren en onderhouden om adequaat te kunnen inspelen op de transportbehoeften. Ook hier wordt door een meerjarenprogramma en jaarlijkse investeringsprogramma's voorzien in de investeringen voor het realiseren van de doelstellingen en de acties.

De heer *Leo Clinckers* zegt dat een eerste grote brok in het meerjareninvesteringsprogramma 2008-2011 van Waterwegen en Zeekanaal het vervangen en herstellen van bruggen is. De voornaamste projecten zijn: het afwerken van de Boulevardbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde, het bouwen van de tweede Scheldebrug tussen Temse en Bornem, de bouw van een nieuwe en hogere spoorbrug over de Beneden-Nete te Duffel, en het automatiseren van de bediening van de bruggen. Die lijst neemt niet weg dat ook nog een groot aantal minder in het oog springende bruggen aangepakt worden, zoals bijvoorbeeld de Scheepsdalebrug. Daarnaast moeten ook bruggen ingrijpend hersteld of vervangen worden. De gemiddelde levensduur bedraagt immers ongeveer 50 jaar.

De modernisering van de waterwegen vormt een tweede grote brok, waarbij wordt gefocust op het wegwerken van de missing links. Het grote project daarin is de samenwerking met Frankrijk en Wallonië inzake Seine-Schelde, met het oog op de verhoging van de maximale tonnenmaat van de verbinding tussen het Vlaamse waterwegennet en het bekken van de Seine. De positie van het Vlaamse net komt daar-

door centraler te liggen, wat onze logistieke ambities ondersteunt.

Andere projecten zijn het afwerken van de modernisering op 10.000 ton van het Zeekanaal Brussel-Schelde, het afwerken van de modernisering van de Leie in de traverse van Kortrijk, het opstarten van soortgelijke werken in de traverse van Wervik, het voltooiën van de tweede sluis te Evergem, en het eventuele opstarten van het project Seine-Schelde-West. Dat laatste is afhankelijk van de resultaten van de lopende haalbaarheidsstudie.

Vervolgens vermeldt de spreker een aantal projecten uit het meerjareninvesteringsprogramma die van mindere omvang zijn. Hij noemt het opstarten van de modernisering van het uit 1928 daterende kanaal naar Charleroi, dat nog altijd een belangrijke functie vervult. De afgelopen jaren nam de vracht toe van 1,5 tot 3,5 miljoen ton. Vervolgens noemt hij het vrijwaren van de capaciteit op de kleinere vaarwegen, het opwaarderen van de Dender tot Aalst en het verbeteren van bebakeningen en steigers. In het plan zitten ook nog een aantal zaken waarmee Vlaanderen wil voldoen aan de Europese RIS-richtlijn (RIS: River Information Services).

Daarop attendeert de heer Clinckers op de maatregelen in het kader van de ‘modal shift’ ter bevordering van de binnenvaart, die meestal een meer bescheiden budgettaire impact hebben dan de infrastructuurprojecten. Hij noemt projecten die gericht zijn op actieve marktpenetratie, zoals innovatie inzake overslag, het aanboren van nieuwe sectoren als palletvervoer en afvaltransport, en het overtuigen van bedrijfsleiders door transportdeskundigen om aandacht te hebben voor vervoer te water. Ook de estuaire vaart – containervervoer tussen Zeebrugge en het gebied van de Rijn en het Albertkanaal – valt hieronder, evenals de overslaginfrastructuur (de kaaimuurprogramma's).

Een volgende focus wordt gevormd door de baggerwerken, waarin het, na de preventie en de recyclage, gaat om het creëren van voldoende ruimte en capaciteit voor het verwerken van specie. De dijkwerken van het Sigmaplan vormen een mogelijke bestemming voor gerecycleerde baggerspecie maar dan nog blijft een groot pakket over voor berging. Die vereist voorafgaande verwerking. Zowel voor verwerking als tijdelijke opslag is ruimte nodig.

Het onderdeel buitengewoon onderhoud van het patrimonium bevat heel diverse onderwerpen. Het gaat zowel om de instandhouding van wegen langs-

heen de waterwegen als om de oevers en de bruggen, de groenaanleg, de sluizen en de gebouwen. De middelen voor het buitengewoon onderhoud worden natuurlijk beïnvloed door de middelen voor het gewone onderhoud, merkt de spreker op.

Wat de recreatieve infrastructuur betreft wordt het programma geconditioneerd door het twaalfpuntenplan van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme. Daarin zit onder meer het verbeteren van de aanmeerfaciliteiten voor pleziervaarders, een betere informatiedoorstroming, de oprichting van een overlegplatform, maar ook de ontwikkeling van sites langs opnieuw opengemaakte waterwegen zoals in de Gentse binnenstad.

Het belangrijke onderdeel waterbeheersing betreft de uitvoering van de regeringsbeslissingen over het oude en het geactualiseerde Sigmaplan binnen de aangegeven timing. Een aantal werkzaamheden moet tegen 2010 opgestart worden, wat gezien de omvang van de projecten geen eenvoudige opdracht is. Hiertoe behoort ook de waterbeheersing op de gekanaliseerde rivieren als de Boven-Schelde, de Leie en de Dender, waarbij de instrumenten, meer bepaald de stuwconstructies, tot stabilisering van het waterpeil een belangrijke focus vormen. Specifiek voor de vernieuwing van de stuwen op de Boven-Schelde bestaat een programma, dat binnen dit decennium moet opgestart worden. Maar er moet net zo goed aandacht gaan naar de oude stuwen op de Dender.

Vervolgens somt de spreker de doelstellingen op die ter zake in de beheersovereenkomst zijn vastgelegd: voldoen aan hetgeen in het geactualiseerde Sigmaplan staat met betrekking tot de projecten die in 2010 moeten starten; zorgen dat tegen eind 2008 de Boulevardbrug in gebruik kan genomen worden; medio 2009 de tweede Scheldebrug te Temse in gebruik nemen; vóór het einde van het decennium het maatgevende schip door de traverse te Kortrijk laten varen; in 2009 de tweede sluis van Evergem in gebruik hebben; op 31 december 2009 de stuw van Asper in gebruik hebben en op dat moment ook de werkzaamheden voor de stuw te Kerkhove kunnen starten; beschikken over een startklaar dossier tegen 2010 voor Seine-Schelde en voor Seine-Schelde-West afhankelijk van de uitslag van de haalbaarheidsstudie.

Het meerjareninvesteringsprogramma van De Scheepvaart is gebaseerd op een rollend driejarenprogramma, legt de heer *Erik Portugaels* uit. Het geeft concrete invulling aan de krachtlijnen en doelstellingen van het beleid, en omvat projecten en initiatie-

ven binnen het beheergebied van DS die betrekking hebben op het realiseren van nieuwe infrastructuur gericht op de modernisering van het hoofdvaarwegennet en het wegwerken van knelpunten op de waterwegen, de uitbouw van sturingssystemen en de automatisering van de kunstwerken, de vervanging via buitengewoon onderhoud van bestaande infrastructuur, het stimuleren van het transport via de waterweg, een multifunctionele benadering van de waterweg en de waterbeheersing.

Concreet wordt de modernisering van het Albertkanaal opgedeeld in twee delen. In het eerste, het vak Wijnegem-Antwerpen, is er sprake van de herbouw van zeven bruggen door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in het kader van het masterplan Antwerpen, inclusief het wegnemen van vermallingen; de herbouw van Noorderlaanbrug, die zopas werd gestart; en het aanpassen van het Albertkanaal tussen de herbouwde bruggen, waarvoor nv De Scheepvaart als opdrachtgever zal optreden, uit te voeren in afstemming met de vordering van de BAM-werken vanaf 2008. In het tweede, opwaarts van het sluizencomplex van Wijnegem, gaat het om het voltooiën van de herbouw van de bruggen van Vroenhoven en Ham; de aanvang van de herbouw van de brug Briegden; het voltooiën van de vernieuwing van de elektromechanische uitrusting op de sluizencomplexen van het Albertkanaal; en de renovatie van sluisplatformen.

Wat het wegwerken van knelpunten betreft, noemt de spreker het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m, zodat men met vier lagen containers kan varen. Dat gebeurt trouwens al sinds 1995, waarbij de heer Portugaels herinnert aan de herbouw van de Straatsburgbrug, de brug Genk-Sledderlo, de brug Kanne en de brug Ham. Bij dit onderdeel horen verder het onderzoek in uitvoering naar de fasering en de financiering van de verhoging van de resterende bruggen; het onderzoek dat in uitvoering is naar de fasering en de timing van de uitbreiding van de capaciteit voor de sluizen op het Albertkanaal; en de vervanging van de sluizencomplexen Mol-Lommel op het kanaal Bocholt-Herentals, waarbij drie klasse II-sluizen vervangen worden door één klasse IV-sluis, wat moet zorgen voor een sterke verbetering van het rendement op het vlak van capaciteit en reistijd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse vindt thans plaats.

Bij het onderdeel uitbouwen van sturingssystemen en automatisering noemt de spreker het afwerken van het project gecentraliseerde bediening kanaal Des-

sel-Turnhout-Schoten; de implementatie van River Information Services; en de vernieuwing van het informaticaplatform van De Scheepvaart, het zogenaamde Aeneasproject.

Bij het onderhoud van waterwegen en hun infrastructuur horen de onderhoudswerken in eigen regie; de herbouw van bruggen te Tongerlo (Bree), Maaseik-Solt en Retie; het onderhoud van oevers, kaaimeuren, sluizen, bruggen en jaagpaden; en het egaliseren van onderwaterbodems. De baggerwerken zijn beperkt tot het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en lokale toestanden.

Binnen het stimuleren van het transport via de waterweg zitten het DS-aandeel in de PPS-projecten voor de bouw van kaaimeuren, de inzet van transportdeskundigen, het toekennen van steun op basis van goedgekeurde steunmaatregelen, en de ontwikkeling en ontsluiting van ENA-bedrijventerreinen (ENA: Economisch Netwerk Albertkanaal).

Tot het onderdeel multifunctionele benadering van de waterweg behoren: het investeren in projecten die uitvoering geven aan het twaalfpuntenplan binnen het beleid waterrecreatie en -toerisme, onder andere de aanleg van uitstapplaatsen voor kano en kajak, en missing links in het jaagpadennetwerk; het opstellen van beleidsplannen; de uitvoering van bermbeheerplannen; en de aanleg van fauna-uitstapplaatsen.

Inzake waterbeheersing vermeldt de heer Portugaels het remediëren van de wateroverlast in Grobbendonk en Zandhoven; het realiseren van het project pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal, te beginnen met Ham en Olen; en de onderhouds- en infrastructuurwerken op en langs de Gemeenschappelijke Maas.

In de beheersovereenkomst van De Scheepvaart werden ter zake de volgende doelstellingen en meetpunten vastgelegd: de aanpassing van het vak Wijnegem-Antwerpen van het Albertkanaal tot klasse VIb-waterweg in 2007-2015; de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m in dezelfde periode; de verhoging van de sluis capaciteit op het Albertkanaal teneinde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen op basis van een behoeftestudie; de uitvoering van onderzoeken inzake de vervanging van de sluizen te Mol-Lommel op het kanaal Bocholt-Herentals en de implementatie van de resultaten van de onderzoeken, teneinde de waterwegverbinding naar Noord-Limburg te optimaliseren in de periode 2007-2012;

de implementatie van RIS; en de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen op basis van een behoeftestudie.

Vervolgens overloopt de spreker het infrastructuur-masterplan voor de Vlaamse waterwegen Horizon 2013. Het ontwerp van masterplan geeft de gemeenschappelijke visie van W&Z en DS weer inzake de optimalisering van het Vlaamse waterwegennet met als tijdshorizon 2013. Het vormt de basis voor de volgende beheersovereenkomsten en voor de verdere prioriteitsafweging in functie van de budgettaire realiteit. De heer Portugaels stelt vast dat de voorbije jaren de investeringskredieten voor beide agentschappen weliswaar behoorlijk verhoogd zijn, maar dat het masterplan toch aangeeft dat voor een nog verdere optimalisatie van het waterwegennet meer financiële middelen vereist zullen zijn.

Bijzondere aandacht in het masterplan gaat naar de ontbrekende schakels in het waterwegennetwerk. De spreker presenteert een kaart waarop ze zijn aangeduid. Het gaat om de sluis te Evergem, Leie-Kortrijk klasse IV, Seine-Schelde, kanaal Gent-Brugge, Seine-Schelde-West, sluizen Boven-Schelde, Zeekanaal Brussel-Schelde, renovatie Royerssluis en Van Cauwelaertsluis, Albertkanaal Wijnegem-Antwerpen, verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, kanaal naar Charleroi, verhoging bruggen Beneden-Nete, capaciteitsverhoging Albertkanaal, sluizen Mol-Lommel, en de Dender.

De heer *Leo Clinckers* focust op de maatregelen om de binnenvaart te bevorderen en de toegankelijkheid van de waterwegen te verbeteren. Hij wijst er om te beginnen op dat nagenoeg elke investering van W&Z en DS die doelstelling ondersteunt, maar er zijn ook specifieke maatregelen en initiatieven gericht op het bevorderen van het gebruik van binnenvaart als transportmodus en het verlagen van de drempel daarvoor. Als eerste noemt hij de maatregelen die de Vlaamse invulling geven aan Naiades en waaraan deze commissie al een bespreking wijdde. Hij wijst erop dat Vlaanderen voorafgaand aan Naiades al heel wat maatregelen nam die achteraf perfect in het project kunnen worden ondergebracht.

De vijf hoofddomeinen van Naiades zijn markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. In het kader van het domein markt past de PPS-regeling inzake het bouwen van laad- en losinstallaties, de inzet van transportdeskundigen, het Centrale Boeking Platform (CBP), het project Water-

slag, initiatieven met betrekking tot het vervoer van huishoudelijk afval, de ontwikkeling van de estuaire vaart, palletvervoer, en de recent door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde steunmaatregelen voor de containervaart naar Antwerpen-Linkeroever.

In het domein van de vloot past de innovatie met het project Waterslag, het containerkraanschip, opnieuw de ontwikkeling van de estuaire vaart, de uitbouw van RIS en de emissiearme motoren. Het domein banen en vaardigheden valt buiten het bevoegdheidsdomein van W&Z. In het domein imago is er de inzet van transportdeskundigen, communicatie- en informatiemaatregelen. Het domein infrastructuur werd al overlopen.

Naast de genoemde initiatieven zijn er een aantal die werden opgepikt in het kader van Flanders Inland Shipping Network, maar daar komt de spreker later op terug. Daarnaast vermeldt de spreker nog de PPS-regeling voor het bouwen van laad- en losinstallaties sinds 1998. De private ondernemer, die gebruik wenst te maken van de waterweg en een kaaimuur nodig heeft, moet zich daarbij, naast zijn financiële inspanning, verbinden voor een periode van tien jaar tot het realiseren van een bepaalde overslag, mét een boeteclausule die bepaalt dat bij niet-naleving de infrastructuurkosten pro rata moeten terugbetaald worden. Op dit moment hebben al ongeveer 140 ondernemingen een goedgekeurde aanvraag in handen. Een zeventigtal kaaimuurprojecten zijn al operationeel.

Wat de ontwikkeling van de estuaire vaart betreft, is het eerste schip gestart begin januari 2008. Twee andere dossiers zullen in de loop van het jaar operationeel worden. Ook hier krijgen geïnteresseerde bedrijven investeringssteun, die geplafonneerd is op een bedrag van 525.000 euro. Daarbij komt een degressieve exploitatiesteun gedurende drie jaar. De ondersteuning is gedifferentieerd volgens de richting, Rijngebied of Albertkanaal. Ook hier wordt van de ondernemer het engagement gevraagd om gedurende tien jaar zijn trafiek aan te houden op straffe van een boete die kan oplopen tot de terugbetaling van de steun.

Een ander project, dat goedgekeurd werd door de Europese Commissie, is dat van de steunmaatregel inzake intermodaal vervoer. Het is thans in uitwerking. Doel is binnenlands vervoer in Vlaanderen te ondersteunen als men de waterweg gebruikt. Daar-

bij wordt getracht om de additionele kosten weg te werken die worden veroorzaakt door de overslag. De steun bedraagt maximum 20 euro per intermodale transporteenheid. Hiervoor wordt 11 miljoen euro uitgetrokken, gespreid over drie jaar. Er wordt een modal shift van 560.000 ton beoogd. In overleg met de sector worden op dit ogenblik de verdere modaliteiten uitgewerkt.

Tot slot in dit verband zijn er nog de steunmaatregelen voor de containerbinnenvaart naar Antwerpen-Linkeroever. De bedoeling is ze nader uit te werken en ze ter beoordeling aan de Europese Commissie voor te leggen. Het totale bedrag is hier 3,7 miljoen euro. Wat hier beoogd wordt, is de containerschepen van en naar het Deurganckdok of andere dokken op de Linkeroever met zo vol mogelijke schepen te laten varen. Ook hier is de maatregel degressief. De incentive per container is bescheiden. In het eerste jaar kan voor een lading die kleiner is dan tien containers, geen vergoeding gegeven worden, evenmin als aan schepen die meer dan 60 containers hebben. Er wordt namelijk gemikt op het stimuleren van de range daartussen.

Vervolgens behandelt de heer Clinckers de hele reeks projecten die passen in FISN, dat opgericht werd op 23 april 2007 in het kader van het project Flanders Logistics. De zes strategische FISN-doelstellingen zijn: de opwaardering van de binnenvaart binnen de logistieke keten; de binnenvaart zien als een volwaardige partner binnen de Vlaamse zeehavens; de innovatie in de binnenvaart faciliteren en ondersteunen; het optimaliseren en stimuleren van het gebruik van waterwegen kleiner dan de klasse IV; oplossingen uitwerken voor de problematiek van de tewerkstelling in de binnenvaart; de communicatie- en imagoverbetering van de binnenvaart als transportmodus.

Het eerste project in dit kader is de consolidatie van de kleine containervolumes in de haven van Antwerpen. Doel is de aanvoer van het aantal containers per schip te verhogen, vermits de behandeling van een zeer klein aantal containers voor een stouwer niet rendabel is. Naast de reeds genoemde maatregel in verband met het Deurganckdok, werd samen met het Antwerps havenbedrijf en De Scheepvaart een onderzoek gevoerd naar de oorzaken van het probleem, waarbij stakeholders werden geïnterviewd. Hun visie bleek uiteenlopend te zijn maar ze schoven wel allen dezelfde oplossingen naar voren: consolideren van volumes buiten en binnen de haven, de afhandelingcondities bekijken en de flexibilisering van de haven-

arbeid. De volgende stap is de oplossingsgerichte en snelle uitvoering van maatregelen, waarvan de consolidatie van volumes buiten de havens de eerste is. De inlandcontainerterminals kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. Tegelijkertijd worden gesprekken gevoerd over de afhandelingcondities met de verschillende geledingen.

De inzet van transportdeskundigen verloopt op basis van samenwerkingsovereenkomsten tussen W&Z en DS enerzijds en Voka (Vlaams Netwerk van Ondernemingen) en UNIZO (Unie van Zelfstandige Ondernemers) anderzijds. De afgelopen jaren zijn de externe deskundigen direct of indirect geslaagd in de shift van 1,5 miljoen ton aan goederen. Daarnaast staat nog voor 2,5 miljoen ton aan projecten in de orderboekjes. Verder ondersteunen zij de netwerken (het imago van de binnenvaart) evenals de innovatie en nieuwe ontwikkelingen in de binnenvaart, zoals het palletvervoer.

De gedachte tot oprichten van een Centraal Boeking Platform is ontstaan in rechtstreekse contacten met de vereniging van de expediteurs van de haven van Antwerpen, die aan de bron zitten van het vervoer. Hieruit groeide alzo dit initiatief, dat ondertussen werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering en gericht is op de beperking van het vervoer van lege containers. Daartoe moeten deze eerst zichtbaar worden gemaakt en vervolgens geconfronteerd met de behoefte van de expediteurs. Als sluitstuk is een orgaan nodig dat beide met elkaar in verbinding brengt en een commercieel voordeel biedt aan de gebruikers van het CBP. De beoogde modal shift bedraagt 100.000 TEU (TEU: twenty feet equivalent unit) op vijf jaar.

Het project Waterslag is een samenwerking van Vlaamse en Nederlandse organisaties en wordt voor 48 percent financieel ondersteund door de EU. Doel is de kleine waterwegen een sterkere commerciële positie te geven in de binnenvaart door vrachten van 600 ton te combineren, waardoor de vrachtprijs kan dalen. De ontwikkeling van een dergelijk schip houdt in dat men een duwbak voor het binnenschip van 600 ton plaatst en voorziet van schroeven en motoren. Daarmee moet men kunnen varen en manoeuvreren door sluizen. Dat is wat in het project wordt behandeld. Het studiegedeelte is ondertussen voorbij. Thans zit men in de fase om met een scheepscombinatie een aantal proefvaarten te doen.

De heer *Erik Portugaels* behandelt het vervoer van palletten via de binnenvaart. In Vlaanderen is er een groot potentieel voor modal shift van palletten van de weg naar de binnenvaart, onder andere in de bouwsector en voor voedingsmiddelen. Er is bereidheid bij de sectoren om binnenvaart te overwegen, maar er is ook nood aan investeringen en innovatieve technieken. Het gevolg daarvan is een kostennadeel ten opzichte van de weg. Proefprojecten met vervoer van bouwmaterialen hebben bewezen dat het technisch kan. De oplossing bestaat in een tijdelijke en degressieve steunmaatregel met overslagengagement zoals in de PPS-regeling kaaimuren. De waterwegbeheerders hebben een voorstel van steunmaatregel uitgewerkt. Na het akkoord van de minister kan de aanmelding bij de Europese Commissie plaatsvinden.

Het volgende initiatief is het vervoer van huishoudelijk afval. De spreker wijst op de aanzienlijke volumes, de bereidheid bij de sectoren om binnenvaart te overwegen, maar ook op de noodzaak van extra investeringen in laad- en losinfrastructuur en in extra perscontainers en -installaties. Volgens de heer Portugaels kan de modal shift bewerkstelligd worden door steunmechanismen. Hij verwijst naar de eerder genoemde PPS-regeling kaaimuren, steun voor de overslag van huishoudelijk afval en de subsidiëring van perscontainers.

In de Antwerpse Kempen heeft de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) inmiddels twee kaaimuren operationeel in Geel en Mol, terwijl een derde in aanbouw is in Beerse. Het subsidiedossier IOK is ingediend. De opstart van het vervoer te water is voorzien voor einde 2008. In Vlaams-Brabant is er ondertussen een principebeslissing van de provincie en de intercommunales. Het subsidiedossier voor Ecowerf werd ingediend. Een werkgroep onderzoekt verder het reduceren van de kosten.

De heer *Leo Clinckers* attendeert vervolgens op het project van het containerkraanschip, waardoor niet op elke laad- en losplaats een kraan nodig is. Het initiatief kreeg voor 50 percent ondersteuning van de EU. In Amsterdam vaart al een kraanschip rond en wordt er een tweede gebouwd. Verschil is dat in Vlaanderen voor een serieuze marktpenetratie, een kleiner schip van 1350 ton nodig is. De stabiliteitsproblemen die dat meebrengt, blijken technisch oplosbaar te zijn. Ook de markt werd al onderzocht en de conclusie is dat de inzet van een dergelijk schip een

bijdrage kan leveren aan de modal shift en dus aan een beter gebruik van de binnenvaart. Men heeft dan wel een investeerder nodig, waardoor men een engagement van voldoende bedrijven behoeft. Misschien zal in het begin een beperkte ondersteuning nodig zijn volgens bestaande of andere subsidiemechanismen. Het theoretische deel van dit dossier is achter de rug. Er moet nu gekeken worden naar de omzetting in de praktijk. Een proefvaart met het bestaande Nederlandse schip op het Albertkanaal is mogelijk.

De heer *Erik Portugaels* gaat in op de ligplaatsen voor de binnenvaart. De sector gaf aan dat er onvoldoende rustige ligplaatsen zijn. Er wordt overleg gevoerd met de binnenvaartorganisaties met het oog op een inventaris van de noden en het uitrustingsniveau. Vervolgens worden prioriteiten vastgelegd in functie van de beschikbare middelen. Bij nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt bij het ontwerp rekening gehouden met de ligplaatsbehoeften. De spreker noemt Seine-Schelde en de verbreding van het Albertkanaal.

Het volgende item is RIS. Op 7 september 2005 kwam de Europese RIS-richtlijn inzake afstemming van de scheepvaartsturing en -begeleiding in Europa tot stand. Zij bevat richtsnoeren, standaarden en technische specificaties inzake berichten aan de schipperij, elektronische gegevensuitwisseling, het opstellen van elektronische navigatiekaarten, de positiebepaling van schepen ('tracking & tracing'). W&Z en DS zorgen voor de implementatie in de periode 2007-2010. Doel is het verbeteren van de veiligheid en de toegankelijkheid van de waterwegen.

Daarna bespreekt hij de emissiearme motoren en de milieumaatregelen. Wat het eerste betreft, was er een ondersteuning van het gebruik van emissiearme motoren in 2007. Er werden 75 dossiers goedgekeurd, wat neerkomt op 10 percent van de Vlaamse binnenvaartondernemers. Er moet gekeken worden of verlenging in 2008 mogelijk is. Informeren en sensibiliseren van de sector is belangrijk. Bij het opzetten van acties om investeringen in duurzaamheid en energiebesparing te stimuleren, heeft de eigen vloot een voorbeeldfunctie. In dat verband noemt hij ook nog de voortzetting van het programma emissiearme motoren en de leidraad Ecovaren.

Tot slot besteedt de spreker aandacht aan de communicatie en het imago van de binnenvaart. Over de promotie van de binnenvaart en de informatieverstrekking werden de opdrachten vastgelegd in

beheersovereenkomsten. W&Z en DS hebben voortdurend aandacht voor het verbeteren van de communicatie naar de gebruikers, de sector en de media, en het vergroten van het maatschappelijk draagvlak voor de binnenvaart. Als concrete voorbeelden voor 2007 noemt hij de talrijke persmomenten, bijdragen aan symposia, het opzetten van infocampagnes met Voka en UNIZO, publicaties en de bedrijfsfilm van W&Z. Wat dat laatste betreft, zal DS niet achterblijven, besluit de heer Portugaels.

II. BESPREKING

1. Tussenkost van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* feliciteert de sprekers voor de kwaliteit van de informatie die de parlementsleden op voorhand kregen. Die informatie geeft een goed inzicht in wat beide nv's doen. Zo'n informatie heeft de commissie nog niet gekregen.

Het parlement krijgt om de zes maanden een soort voortgangsrapport over de alternatieve financiering. Het verbaast het lid dat de waterwegen daar tot nog toe geen deel van uitmaken. Momenteel gaat het om een bedrag van 5 miljard euro, voor de wegen, voor scholenbouw, voor de bouw van instellingen voor personen met een handicap, voor bejaardenvoorzieningen enzovoort. De publiek-private samenwerking (PPS) voor de waterwegen is er nog niet in vermeld. Nochtans is de 80/20-percentregeling voor de kaai-muren waarbij de partner het gebruik van de kaaien gedurende tien jaar garandeert, toch ook een vorm van PPS.

Wat is de visie van de minister dienaangaande? Bij schriftelijke vragen over het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen is er daar wel een ballonnetje over opgelaten. Is de Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV) ermee bezig? Is het kenniscentrum PPS ermee bezig? Of de nv's zelf?

Het Horizonplan 2013 wil gedurende acht jaar jaarlijks 25 miljoen euro besteden aan het opkrikken van de bruggen. Voor capaciteitsverhoging komt er vanaf 2010 50 miljoen euro per jaar. Hoe zal dat gefinancierd worden? Die vraag komt trouwens ook in het plan naar voren.

De volgende opmerking geldt ook voor de wegen en gaat over het gewone en het structurele onderhoud.

Van elk investeringsbedrag wordt jaarlijks 2,5 percent gereserveerd voor het onderhoud. Er zou 137 miljoen euro nodig zijn, 100 miljoen euro zou noodzakelijk zijn, maar beide administraties geven nu samen 50 tot 70 miljoen euro uit aan onderhoud. Zijn er al bijkomende inspanningen gebeurd? Onder impuls van de heer Peeters is een voorstel van resolutie ingediend over het structurele onderhoud van de wegen. De minister zou bijkomende middelen ter beschikking stellen voor het onderhoud van de wegen. Welke inspanningen zal hij doen voor de waterwegen?

Er is een tendens tot het meer gebruiken van kleine waterwegen vanaf klasse II, dus 600 ton. Er zou een baggerachterstand zijn van 11,2 miljoen ton droge stof. Volgens het sectorale uitvoeringsplan baggerspecie heeft men behoefte aan 75 miljoen euro. Bij DS is het bedrag verwaarloosbaar, het probleem situeert zich vooral bij W&Z. Daar is sprake van 14,4 miljoen droge stof. Hoe denken de administraties dat op korte termijn aan te pakken en te financieren?

Het wegwerken van infrastructurele knelpunten is een terecht actieplan. Hoe zit het met de financiering daarvan?

De Europese cijfers zijn allesbehalve hoopgevend voor een fundamentele en duurzame 'modal split'. De waterwegen doen flinke inspanningen. Waar halen de nv's de bijkomende financiële middelen vandaan om die uitdaging op korte termijn aan te gaan?

2. Tussenkost van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* dankt de sprekers voor de duidelijke en overzichtelijke uitleg. Het parlement wordt zelden op die grondige wijze geïnformeerd. Terecht wordt er ingezet op de waterwegen. Meer containertrafiek op de waterwegen is belangrijk om de dichtgeslibde wegen te ontlasten. De spreker stelt dan ook met genoegen vast dat er heel wat creativiteit aan de dag gelegd is om projecten op te zetten die daaraan kunnen bijdragen. Het is een serieuze ambitie met duidelijke doelstellingen maar de spreker heeft toch enkele vragen en bedenkingen, vooral bij de financiële haalbaarheid ervan.

Voor BAM zijn de zaken geregeld, maar de minister liet zich recent ontvallen dat ook de andere bruggen van het Albertkanaal eigenlijk verhoogd moeten worden en het kanaal zelf verbreed, beide ook tegen 2015. Er moet een onderzoek gebeuren naar de fase-

ring en de financiering. Zal dat gebeuren met reguliere middelen of met alternatieve financiering? Voor de aanpassing van de resterende bruggen zou 200 miljoen euro nodig zijn. 2015 is een ambitieuze doelstelling, maar de realisatie is absoluut nodig. Zullen er voldoende middelen worden vrijgemaakt om dat te realiseren? Denkt men aan een fasering? Hoe ziet men die fasering?

De baggerwerken zijn ook een knelpunt. Uit een hoorzitting bleek dat er een serieuze inhaalbeweging nodig is om de bevaarbaarheid van de waterwegen te garanderen. Zowel de timing als de kredieten zijn belangrijk. Hoe zien de sprekers de realisatie ervan? Hetzelfde geldt voor het onderhoud van de waterwegen.

De jaagpaden zijn niet de kerntaak van W&Z noch van DS. Die paden bevinden zich soms in erbarmelijke toestand. Ze hebben ook een recreatieve functie. Zijn er voldoende financiële middelen om die paden in te richten voor recreatief medegebruik? Op welke manier zal er een inhaalbeweging gegarandeerd worden?

Voor de waterdoorsijpeling van het Albertkanaal te Zandhoven en Grobbendonk zijn er kredieten voor drie jaar vrijgemaakt, maar vooral voor tijdelijke oplossingen. Zijn er structurele oplossingen mogelijk? De spreker vreest ook voor doorsijpeling op andere plaatsen met wateroverlast tot gevolg.

Het sluizencomplex Mol-Lommel heeft vooral een economische meerwaarde. Er wordt een kosten-batenanalyse gestart. Het tracé doorkruist een natuurgebied. Dat vergt een omzichtige aanpak om een maatschappelijk draagvlak tot stand te brengen.

De missing link in de noord-zuidverbinding in de Kempen die ook aansluit op de E313 en waar een nieuwe fly-overbrug nodig is, is in de nota's pro memorie opgenomen. Er zijn geen middelen voor vrijgemaakt. Het programma van de minister bevat wel kredieten. Zullen de brug en de verbreding van het Albertkanaal door Via-Invest gesubsidieerd worden? Of moeten de middelen van DS komen? Zo dat het geval is, waarom staan ze dan niet in het driejarige investeringsprogramma?

Dezelfde spreker herhaalt tot slot dat de beheersovereenkomst alsook de toelichting duidelijk en overzichtelijk zijn.

3. Tussenkost van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* is het eens met de lof van de andere parlementsleden. De vragen over de bijkomende financiering zijn eveneens terecht. Welke methode van maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt bij de verschillende infrastructuurwerken gebruikt? Van welke trafiekprognoses vertrekt het project Seine-Schelde-West? Het is immers niet zeker dat de aanleg van een kanaal een modal shift naar de binnenvaart zal veroorzaken. Er moet een vergelijking worden gemaakt met de andere transportmodi. Ook de kostprijs van de binnenvaart speelt een rol.

Dat geldt ook voor de verbreding van het Albertkanaal. Wat houdt die verbreding eigenlijk juist in? In de nota staat de verhoging van de bruggen tot een minimumhoogte van 9,10 meter, een uitbreiding van de sluizencomplexen op het Albertkanaal, een verbreding van het kanaal ter hoogte van de nauwe brugdoorgangen. Op dit moment zouden er enkel kredieten zijn voor de eerste verhoging van de bruggen, maar niet voor de volledige zone van 25 bruggen. Met de huidige kredieten duren de werken nog tot 2030. Het Deurganckdok zou zijn volledige capaciteit halen tegen 2016, daarom zijn er bijkomende investeringen nodig. Zijn er kredieten voor de verbreding van het Albertkanaal? Heeft een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderzocht of een verdieping niet nuttiger is dan de verhoging van de bruggen?

Op een hoorzitting in Merksem van een bewonersgroep, werd het de spreker duidelijk dat er heel wat vragen leven. De bekendmaking van de plannen is een teer punt. Aan het Albertkanaal wonen niet alleen meer dan 10.000 mensen, er zijn ook 400 bedrijven gevestigd. De informatiebehoefte is dus nijpend.

4. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* heeft het over de Vlaamse en federale steunmaatregelen voor een modal shift naar spoor en binnenvaart. Op Vlaams niveau is er de steun voor intermodaal vervoer van 11,25 miljoen euro. Voorts is er nog de bijkomende steun waarover beslist is in februari 2008 om de containertrafiek van en naar het Deurganckdok via binnenschepen te stimuleren. Federaal is er de steunregeling voor het vervoer van containers per spoor. Het frappeerde de spreker dat de Vlaamse minister-president in de commissie voor Openbare Werken in

januari voor het eerst zelf zei dat de subsidies voor het gecombineerde vervoer per spoor een pervers effect kunnen hebben. Ze zouden vooral ten koste gaan van het marktaandeel van de binnenvaart terwijl het effect op het wegvervoer gering is. De minister-president kon die bewering niet staven met cijfers. Het gevaar bestaat dus dat de Vlaamse en federale maatregelen elkaar tegenwerken.

Zijn de nv's het ermee eens dat de subsidies aan het gecombineerde vervoer in het nadeel kunnen werken van de binnenvaart? Hebben ze daar cijfers over? Zou het nuttig zijn die te laten onderzoeken? Bestaan er andere en betere maatregelen om de modal shift te stimuleren zonder binnenvaart of spoor te benadelen? Op welke manier kan een dergelijke steunregeling uitgewerkt worden?

Ook Open Vld is bezorgd over de bruggen over het Albertkanaal.

De containertrafik op de binnenvaart heeft in 2007 de kaap van het half miljoen containereenheden gerond. Wat is de totale containercapaciteit van het waterwegennetwerk na de uitvoering van de meerjarplannen? Zullen er dan nog missing links of capaciteitsbeperkende knelpunten zijn?

De binnenvaart vindt moeilijk personeel. Matroos is bijvoorbeeld een knelpuntberoep. Ook scheepsjongens of scheepsmeisjes zijn moeilijk te vinden. Sinds 2000 is er een verbod op uitzendarbeid in de binnenvaartsector. Kan een opheffing van dat verbod ervoor zorgen dat jongeren kennis kunnen maken met de sector? Of zijn de nv's daar geen voorstander van? Uiteraard vindt het lid dat een uitzendkracht op termijn vast werk moet krijgen.

Waarom is het beheer van de waterwegen verdeeld onder W&Z en DS? Is een nauwere samenwerking tussen die diensten wenselijk?

Over de bevaarbaarheid van de Dender worden al sinds 2003 vragen gesteld in het parlement. De economische opwaardering van dat traject voor schepen tot 1350 ton wordt niet alleen door de bedrijven gevraagd. Ook de stad Aalst wil investeren. Voka pleit eveneens voor een opwaardering. In de meerjareninvesteringsprogramma's 2008-2011 is het wel vermeld, maar er is geen concreet tijdschema. Omvat het meerjarenprogramma alle aspecten, dus ook de

nieuwe sluis, de zwaaiikom, de verbreding van de bocht ter hoogte van de aansluiting van de oude en de nieuwe Dender te Dendermonde, de baggerwerken en de oeveraanspassingen? Een en ander blijft vaag. De spreker vraagt een duidelijk engagement en tijdschema voor dit dossier.

5. Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts

De heer *Pieter Huybrechts* verwijst, wat de onderhoudsbaggerwerken en de bergingscapaciteit betreft, naar een vraag om uitleg van 2000 gericht aan toenmalig minister Stevaert. De heer Stevaert antwoordt: "Op dit ogenblik moet op verschillende plaatsen zeer dringend gebaggerd worden enerzijds om nautische redenen, anderzijds om redenen van waterbeheersing. (...) We kampen met een achterstand inzake baggerwerken." In 2008 zegt de huidige minister Crevits hetzelfde. Hoe ver staat het met het creëren van voldoende behandelingscapaciteit en voldoende stortmogelijkheden voor de gebaggerde specie?

Voorts heeft de spreker vragen bij de investeringen en de financiële middelen voor onderhoud. Op pagina 34 van het plan Horizon 2013 staat dat er jaarlijks 2,4 miljoen ton droge stof uit de waterlopen moet worden gehaald. Aan een geschatte kost van 60 euro per ton droge stof is er jaarlijks een budget van 160 miljoen euro nodig. Staat dat in verhouding met de kredieten die de overheid vrijmaakt? De baggerwerken zijn immers meer dan dringend nodig.

De Vlaamse overheid doet investeringen, maar staan die in verhouding met de investeringen van de omliggende landen in de binnenvaart? De wateroverlast in Grobbendonk, Viersel, Zandhoven, wordt bestreden door te pompen, desalniettemin blijven er problemen. Is daar een structurele oplossing mogelijk?

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vertaalde in 2006 het Europese Naiadesactieplan in twaalf voorstellen aan het Vlaams Parlement. Een van die voorstellen, de emissiearme motoren, is al gerealiseerd. Wat is er gebeurd met de andere voorstellen?

In het infrastructuurmasterplan Horizon 2013 staat dat naast de economische functie, dus voor het goederenvervoer, de waterweg nog andere belangrijke functies te vervullen heeft zoals een waterbeheersende en

een recreatieve functie maar ook voor energieproductie uit waterkracht. Hoe kunnen die functies vervuld worden en zijn daar kredieten voor vrijgemaakt?

6. Tussenkost van de heer Bart Van Malderen

De heer *Bart Van Malderen* zegt dat de investeringen en plannen om van de waterweg een reëel alternatief te maken een grote impact zullen hebben op de omgeving waarin ze gebeuren. Daarom is het belangrijk de investeringen te plannen en te onderzoeken of ze haalbaar, duurzaam en efficiënt zijn, dus of de macroprincipes ook op het microvlak worden teruggevonden.

Er loopt een haalbaarheidsstudie over het Seine-Schelde-Westproject. Die bevat ook een economisch aspect waarbij nagegaan wordt hoe de potentiële trafiek omgezet kan worden in reële trafiek. Er loopt ook een milieustudie, een MER (milieueffectrapport). Daarover bestaat nogal wat bezorgdheid. Vlaanderen is immers een van de dichtstbewoonde regio's van de wereld. Sowieso zullen er dus onteigeningen nodig zijn en dat vergt budgetten voor sociale begeleiding en herhuisvesting. Sommige woningen liggen al sinds het gewestplan in een reservatiestrook, de onrust is dus begrijpelijk.

De verbinding Seine-Schelde-West wordt al bijna 70 jaar met tussenpozen onderzocht. Een van de redenen van het uitblijven ervan is dat de haalbaarheid tot nog toe niet echt bewezen is. Hoe schatten de administraties de haalbaarheid van het project in? Hoe denken ze de potentiële in reële trafiek om te zetten? Hoe verhoudt zich dat tot een aantal andere initiatieven zoals de estuaire vaart? Zijn beide projecten complementair? Zo ja, is het aandeel van Seine-Schelde-West groot genoeg om de investeringen ervoor te verrechtvaardigen?

De nv's willen een plan klaar hebben tegen 31 december 2010. Welke stappen willen ze daarvoor nemen? Zijn die stappen haalbaar? Er zijn nog verschillende ontwikkelingsscenario's mogelijk die qua impact vrij sterk verschillen. Er moet nog een ruimtelijk uitvoeringsplan gestart worden. Is het tijdsschema haalbaar? Hoe denken de nv's de bevolking op de hoogte te brengen?

Ook de afstemming tussen de initiatieven van DS en W&Z en andere instanties baart de spreker zorgen. De Temsebrug staat op het programma, maar er zijn problemen met de fietsverbindingen. Hoe kunnen

W&Z en DS garanderen dat die fietsverbindingen er komen? Schepen worden gelost en de goederen moeten worden vervoerd. Hoe kunnen DS en W&Z zorgen voor een goede afstemming op het wegennet? In Temse wordt er een loskade geopend, maar het ruimtelijke uitvoeringsplan dat een ontsluiting mogelijk moet maken, bevindt zich nog in een pril stadium. Er zijn voldoende voorbeelden van een gebrekkelijke afstemming. Zo maakt de administratie Wegen streefbeeldstudies zonder een goede ontsluiting langs de weg te plannen.

Aalst vraagt al lang om de Dender te herkalibreren. Langs het traject van de Dender hebben een aantal andere administraties projecten. Voor de ontsluiting van een bepaald bedrijf konden de nv en Infrabel heel moeilijk een akkoord bereiken om een bepaalde investering uit te stellen, zodat de administratie Wegen kon investeren. Hoe kunnen de nv's garanderen dat de projecten van het programma ter herkalibrering toch kunnen doorgaan? Voorts is er het probleem van de zwaairom in Aalst. Daar liggen de bedrijventerreinen tot tegen de oever van de Dender. Welke oplossingen zijn daarvoor technisch mogelijk? Wat is de concrete planning van de stuw en de bruggen? Duurzaamheid en efficiëntie moeten ook op kleinere schaal gegarandeerd worden.

7. Tussenkost van mevrouw Hilde De Lobel

Mevrouw *Hilde De Lobel* verwijst naar het schijnbaar dreigende tekort van spitsen en kempenaars en andere schepen van die afmetingen. De huidige vloot zou zeer verouderd zijn en bemand worden met vooral oudere werknemers. Jongeren zouden geen leningen krijgen voor dergelijke kleine schepen. In het kader van een schaalvergroting is dat vrij logisch. Een aantal bedrijven dat gebruik gemaakt heeft van de PPS-regeling voor kaaien en laad- en loszones, ligt aan Kempische kanalen en is blijkbaar alleen bereikbaar met die kleinere schepen. De sector pleit nu voor de bouw van dergelijke kleinere schepen en vraagt zelfs naar gelijkaardige steunmaatregelen voor kaaien voor kleinere schepen. Heeft het nog zin om kleinere schepen te bouwen? Of is het zinvoller de bereikbaarheid voor grotere schepen mogelijk te maken?

8. Antwoorden van de waterwegbeheerders

De heer *Erik Portugaels* zegt dat naast de zeven bruggen die BAM zal verbouwen en verhogen in het

kader van het Masterplan Antwerpen, er nog een veertigtal andere bruggen op het Albertkanaal moeten verhoogd worden, waarbij een aantal herbouwd en een aantal opgekrikt. Een eerste kosten-batenanalyse is uitgevoerd met de medewerking van de Universiteit Hasselt. De afdeling Waterbouwkunde van DS heeft ook een technisch rapport opgesteld over welke werken noodzakelijk zijn. In eerste instantie onderzoekt DS thans op welke wijze het project kan worden uitgevoerd. Ook de subsidiekanalen, niet in het minste de Europese, moeten worden nagegaan. Alle denksporen blijven open, reguliere financiering maar ook PPS. Er zijn trouwens gesprekken met het kenniscentrum PPS. DS is ook op zoek naar bijkomende middelen.

Het betreft trouwens twee projecten: de verhoging van de bruggen tot 9,10 meter en de verlenging van de sluiscapaciteit. De duwvaartsluizen op het Albertkanaal zijn veelal gebouwd in de jaren zeventig van vorige eeuw. Bij de aanleg van het Albertkanaal tussen 1930 en 1939 zijn er 16-metersluizen gebouwd, twee per complex. Later is er per complex slechts één duwvaartsluis gebouwd. Als de trafiek vergroot, moet er voor vervoer dat in continulijn verloopt, een tweede duwvaartsluis zijn als de eerste aan onderhoud of herstelling toe is. Dat alleen verzekert geregelde vaart met 'just in time'-garanties. Als bijvoorbeeld Ford Genk auto's zal transporteren via schepen, is continuvervoer nodig. Dat speelt mee bij de verruiming van de sluiscapaciteit. De capaciteit zal eerst verhoogd worden op het traject Wijnegem-Ham want daar is de containerterminal van Meerhout. Kortom, de studie zal raad brengen.

De waterdoorsijpeling in Grobbendonk en Zandhoven wordt momenteel bestreden door het inzetten van pompen en verder bestudeerd. De resultaten worden ook door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) bekeken. In april zal de studiefase rond zijn, dan zullen specialisten een voorstel doen voor structurele maatregelen. Voor het overige zijn er noch aan het Albertkanaal, noch aan de Kempische kanalen problemen met onderloopsheid of kwel, dat is de lekstroom onder de constructie door.

Het sluisencomplex Mol-Lommel bevindt zich inderdaad in natuurgebied. Momenteel wordt er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Een maatschappelijk draagvlak is inderdaad nodig om de drie sluizen van 600 ton te vervangen door een sluis van 1350 ton. Dat is nodig voor een verbetering van het transport te water in de Kempen.

De verbreding van het Albertkanaal te Geel ter hoogte van de fly-overbrug voor het industrieter-

rein van Beverdonk, zal gefinancierd worden door het patrimoniumfonds van DS, dus met eigen middelen. Het Albertkanaal Wijnegem-Antwerpen wordt al verbreed, de werken beperken zich immers niet tot de bruggen. Waar mogelijk wordt het kanaal tot 80 meter verbreed. Dat is ook mogelijk met reguliere middelen. Die zijn geprogrammeerd in het driejarenplan. De verdieping van het Albertkanaal is volgens de spreker niet mogelijk, momenteel is de diepgang 3,40 meter. Wegens de constructie en de sluiscomplexen – er moet immers 50 meter overbrugd worden tussen het Maas- en Scheldeniveau – is een grotere diepgang uitgesloten. De huidige diepgang maakt het wel mogelijk dat coasters (kustvaarders) van Finland van 3000 ton tot aan de papierfabriek van Lanaken geraken. In de duwvaartsluizen is 10.000 ton vierbaksduwvaart mogelijk. Die capaciteit zorgt ervoor dat het Albertkanaal de slagader kan blijven van de Vlaamse waterwegen.

De nv's zullen de nodige aandacht besteden aan de communicatiebehoefte tijdens de werken. De huidige structuur met twee waterwegbeheerders is inderdaad historisch gegroeid. Op 2 april 2004 heeft de decreetgever de structuur bepaald. Na vier jaar voelen de nv's zich goed in de structuur, er is ook een goede afstemming tussen de twee agentschappen. De gedelegeerde bestuurders zitten in elkaars raad van bestuur. Er zijn goede afspraken met de minister. Het kanaalnet van DS vervoert jaarlijks 40 miljoen ton, dat is nog altijd meer dan de haven Zeebrugge. Diversiteit is goed, maar beide agentschappen moeten één beleid uitvoeren, namelijk het beleid van de minister en de regering.

Investerings voor onderhoudsmiddelen zijn inderdaad te klein. Desondanks trachten DS en W&Z zo goed als mogelijk het onderhoud te regelen in meerjarenprogramma's. Bij elk meerjarenprogramma is er ook een reserveprogramma.

Horizon 2013 legt kredieten vast voor waterkrachtcentrales en voor pompgemalen, dus voor nieuwe initiatieven. De plannen in Horizon zijn behoeften die vastgesteld zijn maar nog niet verworven. Dat is voer voor de nieuwe beheersovereenkomsten.

De heer *Leo Clinckers* zegt dat bepaalde vragen over de financiering van het Albertkanaal transponeerbaar zijn naar het net van W&Z. In het meerjarenplan tracht W&Z aan te geven welke budgetten er beschikbaar zijn per project. De nota stipuleert ook dat de financiële middelen voor onderhoud vandaag niet volstaan. W&Z kan enkel de beschikbare middelen zo optimaal mogelijk inzetten. De spreker

geeft het voorbeeld van het project Seine-Schelde. De samenwerking met Frankrijk en Wallonië heeft geresulteerd in het indienen van een dossier bij de EU voor financiële ondersteuning. De Europese Commissie stelt nu aan het Europees Parlement voor om 20 percent van de Vlaamse kosten te financieren. W&Z had 30 percent gevraagd, maar het uiteindelijke resultaat mag er zijn.

Grote projecten als Seine-Schelde kosten geld. Er loopt bij W&Z een studie voor een zo mogelijk ESR-neutrale financiering ervan (ESR: Europees Stelsel van Rekeningen). Uiteindelijk zijn de middelen beperkt en moeten er keuzes gemaakt worden. W&Z kan vragen daarover onmogelijk volledig beantwoorden.

Ook op het vlak van het onderhoud is er een discrepantie tussen het wenselijke, namelijk 2 procent, en het haalbare. Eigenlijk houdt dat percentage in dat de infrastructuur na 50 jaar volledig aangepakt is en dus 50 jaar moet meegaan. Voor een aantal constructies zoals beweegbare bruggen is dat niet evident. De motoren verslijten immers sneller dan de brug. Deze motoren moeten om de 20 tot 25 jaar serieus gereviseerd worden. Dat zorgt voor een onderhoudslast van bijna 4 percent. Ook dat vergt het stellen van prioriteiten en het zorgzaam omspringen met de middelen.

W&Z heeft de baggerwerken begroot. De Vlaamse Regering heeft ook het sectorale uitvoeringsplan baggerspecie goedgekeurd. Alle gegevens daarin zijn het gevolg van een vier tot vijfjarige studie. W&Z zou jaarlijks over minimum 35 miljoen euro moeten kunnen beschikken. Om de omvang ervan in te schatten, wordt het bedrag best afgewogen tegen andere projecten en nagegaan wat ervoor bekomen wordt.

Ook voor modal split zijn er een aantal projecten. Het gaat om projecten zoals de emissiearme motoren, of het centraal boekingplatform. Voor dat laatste project is een bedrag van 250.000 euro begroot. De meeste van deze projecten vergen een beperkt aantal middelen maar kunnen een groot effect ressorteren. De steun voor intermodaal vervoer bedraagt 11 miljoen euro voor drie jaar. Gelijkaardige maatregelen bij de spoorwegen vergen 30 miljoen euro per jaar.

De paden langsheen de waterwegen zijn inderdaad jaagpaden. De jaagpaden hebben een specifieke functie voor de exploitatie van de waterweg. Ze kunnen inderdaad gebruikt worden voor recreatieve doeleinden maar zijn daar niet in de eerste plaats voor bestemd. Ze zijn niet uitgerust als echte fietspaden. Daarom is de beoordeling van de kwaliteit relatief.

W&Z heeft ook van de bevoegde minister middelen gekregen om de problemen en de kwaliteit van de jaagpaden aan te pakken. Bij een tekort aan middelen zal niet gekozen worden voor een systematische aanpak van de jaagpaden ten nadele van de sluizen en de beweegbare bruggen. Dat is een gevolg van de beschikbare middelen en de wijze waarop daarmee moet worden omgesprongen in functie van de doelstellingen.

Het beleidsdomein heeft de afspraak om de methodiek, zoals gebruikt bij de havens, ook voor het beoordelen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van W&Z te gebruiken. Dat gebeurt op vraag van het parlement. Voor het project Seine-Schelde is er al een uitgebreide maatschappelijke kosten-batenanalyse gebeurd.

Voor het Zeekanaal Brussel-Schelde is in het verleden er ook een toekomstvisie opgesteld. Daarin staat een onderdeel over de kosten en baten. Dat biedt een toetssteen, niet alleen om te beslissen over een project, maar ook om na te gaan wat de economische betekenis ervan is.

Voor het project Seine-Schelde-West loopt er een haalbaarheidsstudie in opdracht van de regering. De spreker wil niet vooruitlopen op de resultaten van de studie. De timing is vrij scherp, de resultaten van de studie zouden in april beschikbaar moeten zijn. Ook de trafiekprognoses worden opgesteld. Het is voorbarig om daar cijfers op te plakken. In de modal split van de havens van Antwerpen, Rotterdam, Gent heeft de binnenvaart een substantieel aandeel. In de haven van Zeebrugge neemt de binnenvaart slechts zo'n 2 procent voor zijn rekening. In een regio zoals Vlaanderen met een centrale en lage ligging, is de exploitatie van de natuurlijke rijkdom van het waternetwerk, een noodzaak. En dat gebeurt ook in de havens van Antwerpen en Gent met zo'n 40 percent modal split voor de binnenvaart. In Zeebrugge laat de aansluiting niet toe om een hoger percentage te halen.

De regering neemt maatregelen met het oog op het volledig operationeel zijn van het Deurganckdok. Zo heeft ze ervoor gezorgd dat de schepen vollediger geladen worden. Dat biedt een oplossing voor de kleinere volumes maar verhoogt ook de rendabiliteit van de binnenvaart. Dat is een van de elementen om op een meer milieuvriendelijke wijze de grote hoeveelheden vracht aan en af te voeren. Dat heeft effecten op het Albertkanaal, maar ook op de noord-zuidas.

De twee netwerken van DS en W&Z komen enkel samen in de haven van Antwerpen, voor het ove-

rige is er bijzonder weinig trafiekuitwisseling. Het gaat slechts over een half miljoen ton van de 75 miljoen ton die op de twee netwerken circuleert. Op de noord-zuidverbinding van de haven van Antwerpen met Frankrijk en Wallonië zijn een aantal ingrepen nodig zoals de Seine-Schelde. Dat zal ervoor zorgen dat de havens van Gent en Antwerpen zich meer op het Franse gebied kunnen richten.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de heer Di Rupo als minister-president van het Waals Gewest zei dat de vierde sluis in Ternaaien de verbinding met Rotterdam sneller maakt dan die met Antwerpen. Klopt dat?

De heer *Erik Portugaels* betwijfelt dat, zeker voor grotere schepen. Op het Julianakanaal is de hoogte immers beperkt tot 7 meter, schepen met vier lagen containers kunnen daar niet door.

De heer *Leo Clinckers* verwijst naar de studie van professor Macharis. Daarin zijn een aantal effecten beschreven van subsidies aan de ene vervoersmodus op de andere. Subsidies aan de spoorwegen hebben wel degelijk effect op de binnenvaart. Concurrentie tussen milieuvriendelijke vervoersmodi is niet wenselijk, een goede afstemming is nodig. Nog niet zo lang geleden was er een interministeriële conferentie om een betere afstemming tussen de spoorwegen en de binnenvaart teweeg te brengen. W&Z pleit voor een samenwerking met respect voor de eigenheid van elke modus.

Sinds tien jaar kent het containervervoer een merkwaaardige stijging. Die stijging is er gekomen zonder extra steun. De steun intermodaal vervoer van 20 euro per eenheid is immers nog niet in zwang. De EU heeft haar steun toegezegd en de maatregel wordt verder uitgewerkt. De ondernemingen in de binnenvaart zijn private ondernemingen. Dit jaar is de vracht over de binnenvaart gestegen tot boven het half miljoen TEU, namelijk 515.000 TEU. Tien jaar geleden was die vracht nog verwaarloosbaar. Dat bewijst de sterkte van de sector om een modal shift van de containervracht te realiseren.

De huidige capaciteit van het net voor het vervoeren van containers is moeilijk te berekenen. Een van de elementen ervan is natuurlijk het aantal containers dat een boot kan meenemen. Dit hangt af van het aantal lagen dat kan worden gestapeld. Het is dus belangrijk om alle bruggen van het netwerk op een bepaalde hoogte te brengen. De bruggen van het Albertkanaal worden verhoogd tot 9,1 meter, zoals

bepaald door de EU. Hoe meer lagen mogelijk zijn, hoe beter de concurrentiepositie van de binnenvaart. Op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi zijn de bruggen voorbij Brussel te laag. Daar zijn maximum twee lagen containers mogelijk, op dat traject varen er dan ook geen containerschepen. Om toch tot in Charleroi te geraken, moeten de schepen eerst via het Albertkanaal en vervolgens via de Maas. Dat is een omweg, maar haalbaar. De potentiële capaciteit is dus groot. Als het huidige netwerk aangepast wordt, kan het containervervoer verdubbelen tot verdriedubbelen.

Uitzendarbeid is een federale bevoegdheid, de waterwegbeheerders zijn niet de geschikte instantie om vragen daarover te beantwoorden. Ook in het FISN blijkt dat er heel wat arbeidsplaatsen in de binnenvaart nog openstaan. Dat zijn meestal vacatures voor laaggeschoolden. Het is nodig om daar aandacht aan te schenken. Het FISN doet dat trouwens.

In het meerjarenprogramma staan een aantal maatregelen om de bevaarbaarheid van de Dender te verzekeren. Zowel de stad als Voka als het bedrijfsleven pleiten ervoor om de doorvaart van 1350-tonschepen mogelijk te maken. Daarvan is er een kosten-batenanalyse uitgevoerd die een aantal scenario's naast elkaar plaatst. Het scenario dat een voordelige oplossing geeft, is een soort eenrichtingsvaart. Grosso modo blijft dat binnen het huidige gabariet van de Dender. Dat neemt zorgen over onteigening of ruimteverlies weg. Het geeft ook het voordeel dat de kosten beperkt blijven en dus de haalbaarheid vergroot. W&Z heeft middelen gekregen voor voorbereidende studies, maar de realisatie is afhankelijk van de middelen die beschikbaar gesteld worden.

W&Z heeft initiatieven genomen om de bergingscapaciteit te vergroten. Een belangrijk aspect op dat vlak blijven ook de middelen. Het plan van W&Z gaat uit van preventie, maar die start niet aan de boorden van de waterweg. De specie die bezinkt in de waterweg, komt immers meestal van kleinere waterwegen, van riolen en van overstorten. Die specie komt buiten de wil van de waterwegbeheerder in de waterweg terecht. Ook de zuiverheidsgraad ervan ligt buiten zijn macht. Bij wijze van preventie kan W&Z ervoor zorgen dat de oevers goed onderhouden zijn. Dat kan baggerwerken vermijden.

Daarnaast wordt er een bestek opgesteld voor het creëren van capaciteit voor de verwerking en de tijdelijke opslag van specie. W&Z wenst te beschikken over verschillende locaties, verspreid over zijn netwerk, waar specie kan uitdrogen of worden bewerkt

of gescheiden. Sommige specie is herbruikbaar, maar de spreker wijst op het verschil tussen milieutechnisch en bouwtechnisch herbruikbaar. Sommige specie kan wel proper zijn maar er kunnen geen dijken of funderingen mee worden gebouwd. Die moet dus gestort worden. De laatste jaren nemen de middelen voor bergingscapaciteit toe. W&Z hoopt dat die evolutie voortgezet zal worden.

Een aantal van de twaalf voorstellen ter promotie van de binnenvaart komt terug in het FISN. Sommige voorstellen worden uitgevoerd. Het is dus niet beperkt gebleven tot de emissiearme motoren.

De verhouding tussen de investeringen in Vlaanderen en in het buitenland, is moeilijk te bepalen. Elk land is immers anders. Nederland is laaggelegen en heeft nog meer vaarwegen. Het investeert dan ook meer. Procentueel zijn de middelen voor binnenvaart in Vlaanderen substantieel gestegen. Dat is een gevolg van de beleidsvisie van de regering.

De heer *Jan Peumans* denkt dat de OESO over vergelijkende cijfers moet beschikken.

De heer *Leo Clinckers* heeft de cijfers niet bij zich.

In de haalbaarheidsstudie van het project Seine-Schelde-West worden verschillende aspecten bestudeerd. Er komt ook een plan-MER. De kennisgeving daarvan is al in december-januari gebeurd. Alle elementen zullen daarin aan bod komen zowel economische, milieutechnische als andere. De omwonenden zijn bezorgd, maar het is onmogelijk om van bij de start van de haalbaarheidsstudie de resultaten te kennen. De spreker pleit voor geduld. De regering heeft gevraagd om de studie uit te voeren in een bijzonder korte termijn. W&Z doet zijn best om het zo snel mogelijk te doen.

De estuaire vaart is een oplossing om containervervoer vanuit de haven van Zeebrugge naar het achterland mogelijk te maken. De schepen moeten dan wel een kort stukje over zee. De schepen daarvoor zijn groter en zwaarder gebouwd en kosten meer dan een gewoon binnenschip, namelijk 50 procent. Ze moeten immers beter uitgerust zijn om dat stuk over zee te varen. Zulke schepen, voor zover ze over de binnenwateren kunnen varen, vergen veel meer exploitatie- en investeringsmiddelen dan een gewoon binnenschip. Dat is niet goed voor de concurrentiepositie. Estuaire vaart is geen oplossing voor de verbinding tussen de haven van Zeebrugge en West- en Oost-Vlaanderen

en Noord-Frankrijk. Als de Seine-Schelde met de haven van Zeebrugge verbonden wordt via de Seine-Schelde-West, ontstaat er een as tot in Parijs. Dat is niet mogelijk met estuaire vaart. Om die vaart rendabel te maken, moeten de schepen vier lagen containers kunnen vervoeren.

De estuaire vaart is dus beperkt tot het containervervoer van Zeebrugge in de richting van het Albertkanaal, Meerhout onder andere, de haven van Antwerpen en ook het Rijngebied. De estuaire vaart is evenmin een oplossing voor het andere gamma van producten die met de binnenvaart vervoerd worden, bijvoorbeeld de traditionele bulkgoederen maar ook staalproducten. Het is evenmin een oplossing voor het vervoer van auto's. Estuaire vaart is dus geen volwaardig alternatief voor de Seine-Schelde-West.

De heer *Erik Portugaels* zegt dat het dreigende tekort van spitsen en kempenaars niet direct tot de bevoegdheid van de waterwegbeheerders behoort. Ze zullen het probleem wel aankaarten in de schoot van het FISN.

De heer *Leo Clinckers* zegt dat de eerste stap in het dossier Seine-Schelde-West het afwerken van de haalbaarheidsstudie is en die voorleggen aan de minister. Dat zal de minister in staat stellen om te oordelen of het project haalbaar is. Als dat het geval is, zal er een plan-MER opgesteld worden. Op basis daarvan kan er dan een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) opgesteld worden. In die periode zal er ook gestart worden met een project-MER. Die stappen zijn volledig geconditioneerd door de haalbaarheidsstudie.

In het project van de Temsebrug zijn de fietsverbindingen, zowel op de jaagpaden als op andere wegen, opgenomen. De aansluiting van de loskade op het wegnnet stond in het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP), maar is eruit geweerd, niet omdat het niet goed was, maar omdat het een bevoegdheid is van het gemeentelijke niveau. Daarvoor moet er een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gemaakt worden. De gemeente heeft daarvoor de nodige initiatieven genomen. Ook in het project zelf is er een deelcontract gepland om de ontsluiting zelf aan te leggen.

Het Dendermondse bedrijf waarop de heer Van Malderen allusie maakt, is gelegen langs het al in orde gebrachte deel van de Dender. Daar is geen verbreding nodig. De verhoging van de vlakbij gelegen spoorbrug is niet opgenomen in de kosten-batenana-

lyse voor de verruiming van de Dender. De kosten daarvan zijn groot. Het is belangrijk om eerst het project op een bescheiden maat uit te werken en vervolgens na te gaan hoeveel succes het heeft. Als het succes voldoende groot is, kan de brug nog altijd verhoogd worden.

Het project Waterslag speelt in op de kleine waterwegen. Er wordt getracht met twee 600-toncombinaties tot 1200 ton te komen. Dat speelt in op de verzuchtingen van binnenvaartondernemers om met grotere schepen te varen. Er wordt ook geopperd dat jonge binnenvaartschippers best starten met een klein schip. Dat vergroot hun slaagkansen. Ze moeten immers minder investeren. Er is toch nog wel een probleem met de financiering en de houding van de banken. Dat probleem is bekend en zal worden aangekaart in het FISN.

Mevrouw *Annick De Ridder* verstaat dat het nog niet duidelijk is of er voldoende middelen zijn om de Denderprojecten in deze meerjarenbegroting volledig uit te voeren.

De heer *Leo Clinckers* verduidelijkt dat de volledige uitvoering van het project in deze meerjarenbegroting ook technisch onmogelijk is. Het dossier en de bestekken moeten immers nog voorbereid worden, de bouwvergunningen zijn er nog niet. Het duurt gemakkelijk vijf tot zeven jaar eer alle projecten afgevoerd zijn. W&Z heeft middelen gekregen om een aantal dossiers voor te bereiden. Dat is meestal een goed teken, maar de spreker kan niet vooruitlopen op beslissingen.

De heer *Pieter Huybrechts* zegt dat er vorig jaar een project gestart is waarvan W&Z en DS samen met de Nederlandse overheid deel uitmaken. Dat project onderzoekt of het economisch haalbaar is om landbouwproducten vaker via binnenvaart te vervoeren. Zijn er daar al conclusies bekend?

De heer *Leo Clinckers* bevestigt dat die studie gestart is, maar het duurt gemakkelijk een jaar vooraleer de conclusies van dergelijke studie bekend zijn.

De heer *Bart Van Malderen* beaamt dat de ontsluitingswegen voor loskades in Temse een gemeentelijke bevoegdheid zijn. Morgen gaat de kade echter open en het RUP is pas opgestart. De situatie is suboptimaal.

De heer *Leo Clinckers* wijst erop dat de situatie niet grondig verschilt van tien jaar geleden. Het vrachtverkeer vertrok voorheen van op de kade. Nu is de kade 400 meter stroomafwaarts verplaatst. Langs de rivier volgen de vrachtwagens de weg tot onder de brug en komen dan op de plaats waar voorheen de laad- en loskades waren. Het enige verschil is dat er een aanbesteding is waarin de ontsluiting een onderdeel vormt. Zo gauw de vergunning er is, kan de ontsluitingsweg dus aangelegd worden. De gemeente heeft het initiatief genomen om een RUP te maken. Als die operatie rond is, kan de weg aangelegd worden en zal de situatie die er altijd geweest is, wijzigen.

De heer *Bart Van Malderen* vraagt wanneer de vijf tot zeven jaar voor de realisatie van de werken aan de Dender beginnen te lopen.

De heer *Leo Clinckers* antwoordt dat die periode begint te lopen op het moment dat de middelen vrijgemaakt worden. Het is belangrijk dat er vandaag al een aantal studies gestart zijn.

De heer *Erik Portugaels* nodigt de commissieleden uit om tijdens een boottocht een bezoek te brengen aan het Albertkanaal om de moderniseringswerken in het vak Wijnegem-Antwerpen te bekijken.

De verslaggevers,

Pieter
HUYBRECHTS
Frans PEETERS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN