Vlaams Parlement

vergadering **C48**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 oktober 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over grensoverschrijdende mobiliteit
– 248 (2017-2018) 3

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overstromingsproblematiek langs de Dender
– 258 (2017-2018) 6

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de staking van 10 oktober op de binnenvaart
– 276 (2017-2018) 10

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over grensoverschrijdende mobiliteit
– 248 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, dames en heren, de actualiteit brengt soms ook internationale thema's in deze commissie.

Vandaag is de nieuwe Nederlandse regering voorgesteld op het bordes. In het nieuwe Nederlandse regeerakkoord 2017-2021 valt een interessante passage te lezen onder de noemer buitenlands beleid waarbij Vlaanderen specifiek wordt vermeld: "Het kabinet maakt werk van het wegnemen van belemmeringen die mensen ervaren in de grensregio's. Samen met Duitse en Belgische overheden, met name de deelstaten Noordrijn-Westfalen, Nedersaksen en Vlaanderen, worden de belangrijkste knelpunten op het terrein van infrastructuur en sociale zaken en werkgelegenheid aangepakt."

In Nederland valt Mobiliteit onder het departement Infrastructuur en Milieu en zult u conform het regeerakkoord regelmatig contact hebben met de nieuwe Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora Van Nieuwenhuizen, Cora van Mora. *(Gelach)*

Het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 bevat ook enkele passages rond samenwerking met de buurlanden met betrekking tot Mobiliteit. Op pagina 41 staat: "Een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod vergt structureel overleg en informatie-uitwisseling tussen De Lijn en de NMBS, de regionale OV-bedrijven en de lokale besturen. De samenwerking tussen de verschillende openbarevervoersbedrijven in de verschillende regio's, in de grensgebieden en met de buurlanden wordt verbeterd."

Op pagina 155 staat: "Vlaanderen voert een actief buurlandenbeleid. De samenwerking met Nederland en Noordrijn-Westfalen is prioritair, bijvoorbeeld inzake economische concurrentie, innovatie, leefmilieu, mobiliteit, vergrijzing, taal en cultuur. We zetten in op de driehoek Vlaanderen, Nederland en Noordrijn-Westfalen; niet alleen bilaterale samenwerking maar ook trilaterale samenwerking zodat Nederland, Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen hun gezamenlijke belangen nog beter kunnen verdedigen."

Echter, wanneer we kijken naar projecten die op het terrein gerealiseerd worden, is er slechts één mobiliteitsproject dat grensoverschrijdend is: de Spartacus sneltramlijn 1 tussen Hasselt en Maastricht. Daarnaast is er wel overleg en een studie rond de IJzeren Rijn, maar dit is helaas minder concreet. Dit weekend, zaterdag, organiseren TreinTramBus en de Nederlandse tegenhanger Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) een symposium in Breda over busvervoer in de grensregio. Hiermee hopen beide organisaties om de discussie over grensoverschrijdend openbaar vervoer opnieuw op de politieke agenda te plaatsen.

Feit is dat op het vlak van grensoverschrijdende mobiliteit Vlaanderen vaak op een eiland werkt en er vrij weinig initiatieven opgestart worden met de buurlanden en –regio's. Het Nederlandse regeerakkoord biedt een kans om hiertoe stappen te zetten.

Minister, gelet op de Vlaamse ambities uit het regeerakkoord en de intenties uit het Nederlandse regeerakkoord, gaat u deze legislatuur nog bepaalde stappen rond grensoverschrijdende mobiliteit op poten zetten? Gaat u hierover in gesprek met de nieuwe Nederlandse minister voor Infrastructuur en Milieu?

De Lijn kent een tiental grensoverschrijdende busverbindingen met Nederland. In het nieuwe concept basisbereikbaarheid krijgen de vervoerregio's meer vrijheden voor de uittekening van het vervoer op maat. Gaat men vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een kader creëren voor grensoverschrijdende samenwerking, zowel met Nederland als met Frankrijk?

Minister, zijn u concrete vragen naar grensoverschrijdende verbindingen bekend tussen twee steden of gemeenten waar het aanbod nu niet bestaat of ontoereikend is?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Stellen dat er slechts één grensoverschrijdend project is, is de waarheid oneer aandoen. Momenteel hebben we onze handen vol met de sluis Gent-Terneuzen. Dat vergt concrete samenwerking. Er loopt een onderzoek op initiatief van het Havenbedrijf Gent met betrekking tot het treinverkeer tussen Gent en Terneuzen.

Daarnaast heeft het Vlaamse Gewest de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont mee opgenomen in de lijst van Vlaamse prioritaire spoorprojecten. Ik zit daarvoor nog steeds aan de onderhandelingstafel met federaal minister van Mobiliteit Bellot om dat gerealiseerd te krijgen.

De Nederlandse regering voorziet in haar regeerakkoord om het baanvak Hamont-Weert opnieuw te openen voor de reizigersdienst. Dat is zeer positief. Ook de Nederlandse provincie Limburg heeft eerder al aangegeven dat ze de factuur daarvoor deels wil dragen. Er was aan Nederlandse kant nog wel een probleem, namelijk dat daar geen bereidheid was om hetzelfde te doen. Het is daar altijd een gedeelde financiering met de provincie die tussenkomt met een enveloppe; daartegenover moet altijd een rijksinvestering staan. Daar was aanvankelijk – ik zeg het eufemistisch – weinig enthousiasme voor.

En dus is het heel positief dat dit nu totaal anders blijkt te zijn confer het regeerakkoord.

In het addendum 1 bij de kaderovereenkomst Nederland-Vlaanderen in heel de Sparactusdeal die ik heb gesloten met de Nederlanders, zat dit specifiek vervat. Ik heb dat akkoord gesloten met de provincie Nederlands-Limburg en met de gemeente Maastricht. Zij konden zich natuurlijk niet engageren met betrekking tot de financiering van het rijksdeel.

In diezelfde onderhandelingen hebben we ook grensoverschrijdende initiatieven opgenomen zoals een busverbinding vanuit Sittard tot aan Maaseik. Die bussen rijden intussen. De Nederlanders zijn dat engagement dus nagekomen.

Als het gaat over grensoverschrijdende mobiliteit mogen we zeker dat andere grote waterbouwkundige project niet vergeten: het project Seine-Schelde. Daar spreken we over een totaal investeringsbedrag van 5 miljard euro. Het gaat dan over het graven van een kanaal tussen Cambrai en Compiègne. Aan onze kant van de grens gaat het over alles wat er gebeurt rond de Leie.

Ook inzake ITS zijn er enkele grensoverschrijdende projecten lopende in samenwerking met Mobiliteit en Openbare Werken: Socrates 2, Citrus, Intercor, C-Roads, Concorda en het EU EIP-project (het Europees partnerschap voor innovatie) rond 'spatial road data'.

Ik geef u een greep uit de vele overlegstructuren die met onze buurlanden bestaan. Met Nederland hebben we de tweejaarlijkse Vlaams-Nederlandse top met de beide ministers-presidenten en de vakministers. Ik neem daar ook telkens aan deel, specifiek over mobiliteit met aparte en voorbereidende vergaderingen in dat kader.

Daarnaast zijn er de Benelux en zijn werkgroepen, de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie, de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie, de Vlaams-Nederlandse delta en het Belgisch-Nederlandse mobility platform.

Met Duitsland en meer specifiek met Noordrijn-Westfalen hebben we de 3RX-stuurgroep. Daarnaast is er de Rijnvaartcommissie, de Donaucommissie, de International Maritime Organization en de Netwerkorganisatie Polis.

Wat Frankrijk betreft, hebben we de Internationale Scheldecommissie en de Inland Navigation Europe. Natuurlijk is er daarnaast ook talrijk overleg ad hoc zoals recent nog met Hauts-de-France over luchtpollutie, en ook binnen EU-gremia is er regelmatig overleg met Nederland, Duitsland, Frankrijk en andere lidstaten over mobiliteit.

Op uw vraag of ik met de Nederlandse minister nog projecten zal opzetten, kan ik stellen dat ik er alleszins naar uitkijk om mijn nieuwe Nederlandse collega te ontmoeten. Ik heb begrepen dat de Nederlandse regering net beëdigd is door de koning. We zullen op termijn zien of zich nieuwe projecten kunnen aandienen.

Wat de bestaande grensoverschrijdende lijnen betreft, zou het me wat ver leiden om die hier allemaal op te sommen. Maar het klopt dat het netmanagement en het grensoverschrijdende segment ervan in het kader van de basisbereikbaarheid op de overlegtafel ligt van de vervoersregioraden. Binnen die werking zal er misschien een impact zijn op al of niet bestaande grensoverschrijdende verbindingen. Of daarvoor een afzonderlijk kader voor moet worden uitgewerkt, laat ik in het midden. Uitgaande van een regionale aanpak van mobiliteitsuitdagingen zou een landsgrens geen beperking mogen zijn en wordt dit gewoon meegenomen in de regionale mobiliteitsvisie en -maatregelen.

Voor het lopende project van de sneltramlijn 1 of de Spartacuslijn tussen Hasselt en Maastricht loopt er een goede samenwerking tussen Vlaanderen en de Nederlandse partners. We hebben daarover structureel overleg, minstens tweemaal per jaar. Een van de concrete vragen is de vraag voor de verhoging van de frequentie op de buslijn 450, Turnhout-Tilburg. Het gaat dan over een frequentieverhoging op weekdagen. Daarnaast is er de vraag naar een rechtstreekse busverbinding Hoogstraten-Breda door de koppeling van twee bestaande lijnen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt al mijn vragen beantwoord. Ik dank u.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het is een heel belangrijk thema dat hier wordt aangekaart en dat me na aan het hart ligt, zeker met onze noorderburen. De nieuwe minister is net beëdigd en komt uit de VVD-stal. Als hij het even goed doet als mevrouw Schultz, zal dat prima verlopen.

Er is hier verwezen naar de sluis, maar ook de fusie met Zeeland Seaports is deze week unaniem, over de partijgrenzen en meerderheid en oppositie heen, goedgekeurd in de gemeenteraad van Gent. Ik denk dat dit een sterk signaal is. Ik hoop inderdaad ook dat we inzake het spoor, het personenvervoer lijn 204, resultaten kunnen boeken.

Ik wijs op een zeer actueel persbericht, van ongeveer 2 uren geleden, van de gouverneur van Oost-Vlaanderen, die samen met maar liefst 24 parlementsleden, over meerderheid en oppositie heen, de krachten bundelt om dit zeer belangrijke dossier, mijnheer Rzoska en andere collega's, verder onder de aandacht te brengen, niet alleen van u, minister, maar ook op het federale niveau. Ik hoop met de gouverneur dat we daarin zullen slagen.

Lies Jans (N-VA): Ik wil het nog even hebben over het grensoverschrijdende openbaar vervoer. We weten dat het spoorverhaal sowieso een moeilijk verhaal is. Voor de andere, grotere infrastructuurprojecten zitten we wel redelijk op schema, minister, maar ik wil toch een lans breken voor de grensoverschrijdende busverbindingen. Ik kijk bijvoorbeeld naar mijn eigen provincie en die van de heer Keulen. Wij hebben er tot nu toe drie naar Maastricht. Die bijkomende van Maastricht naar Sittard is er gelukkig gekomen. Maar ik denk dat de nood veel groter is.

Via ons besluit rond netmanagement worden de mogelijkheden geboden om naar grensoverschrijdende buslijnen te gaan, maar ik denk dat dat langs Nederlandse zijde in die concessies nog niet voldoende wordt meegenomen. Ik wil daarom een pleidooi houden, minister, om dat toch mee te nemen als u in de toekomst gaat samenzitten met uw Nederlandse collega, en te kijken hoe er ook vanuit Nederlandse zijde extra aandacht kan worden besteed aan die grensoverschrijdende busverbinding, want die nood is er echt wel.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ga niet met mijn Nederlandse collega samenzitten om een paar buslijnen te bespreken, maar ik denk wel dat je vanuit de vervoersregio ten minste een lokaal platform hebt, waarbij je met gezag en autoriteit ook in communicatie kunt treden met de Nederlandse overheid of de Nederlandse 'counterparts', waarbij er breed gedragen voorstellen kunnen worden geformuleerd. Dat ondersteun ik volledig. Als ik daar een handje kan helpen, ook in het kader van het overleg dat ik op regelmatige basis heb met de provincie Limburg en de gemeente Maastricht, dan hoor ik het graag en neem ik die concrete vragen zeker mee.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overstromingsproblematiek langs de Dender – 258 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, het is niet de eerste keer dat ik een vraag stel over de Dender. De zeer recente actualiteit verhoogt eigenlijk de nood, want er leeft heel wat ongerustheid in die regio, en trouwens in heel het Denderbekken.

Het is altijd uw ambitie geweest, en wij steunen dat ook, om tegen 2020 alle stuwen op de Dender te vernieuwen. De Dender heeft in het verleden niet altijd de juiste aandacht gekregen, maar onder uw beleid zijn eindelijk de spades de grond ingegaan, waar ik zeer blij mee ben. Ik heb in de vorige legislatuur nog geparticipeerd aan het debat over de overstromingsproblematiek van de Dender.

In Wallonië is men al een stukje verder gevorderd. Daar gaan we het niet over hebben. Ik heb die stuwen al bezocht. Daar is de problematiek ook wat eenvoudiger, ook qua ruimtelijke ordening, tegenover Vlaanderen.

Op vrijdag 13 oktober konden we in de media lezen dat de bouwvergunning voor de werken aan het stuwencomplex op de Dender in Geraardsbergen was vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het milieufront Omer Wattez – waarschijnlijk draait de brave man zich al om in zijn graf – heeft tijdens het openbaar onderzoek een bezwaarschrift ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen en krijgt dus gelijk. Ondanks het bezwaarschift was de Vlaamse waterwegbeheerder reeds volop bezig met vernieuwingswerken aan het stuwsluiscomplex op de

Dender in het centrum van Geraardsbergen. Die werken zijn broodnodig. De grote en kleine stuw uit de 19e eeuw worden er vervangen door een automatische stuw, die het risico op wateroverlast zal verkleinen. Ook in Aalst zijn werken gestart. Al die stuwen en sluizen worden dus gradueel vernieuwd.

Doordat Wallonië verder staat, leeft de vrees dat er een verhoogde watertoevoer richting Vlaanderen zou ontstaan. Dit mag niet leiden tot een groter overstromingsgevaar voor de Vlaamse kant van de Dender. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 19 april blijkt dat de waterpeilen in de overstromingsgebieden onmiddellijk opwaarts in Vlaanderen niet zullen toenemen als gevolg van de realisatie van de stuwen in Wallonië. In een reactie op de ongerustheid over de verhoogde watertoevoer naar Vlaanderen meldt Waterwegen en Zeekanaal dat ze wel de automatische, vernieuwde stuwen in Wallonië en de niet-vernieuwde, handbediende stuwen in Vlaanderen, die er voorlopig dus nog altijd zijn, optimaal op elkaar zullen afstemmen.

Minister, welke stappen zult u zetten teneinde de werken op het stuwencomplex in Geraardsbergen weer van start te kunnen laten gaan? Op welke manier wilt u een antwoord bieden op de argumenten van de Raad voor Vergunningsbetwistingen?

Welke impact heeft het stilleggen van de werken op het algemene overstromingsgevaar op de Dender? In hoeverre heeft de stillegging van dat ene project invloed op de andere projecten van die stuwen op de Dender?

Kunt u meer duiding geven bij de optimalisatie van de afstemming tussen de automatische Waalse stuwen en de handbediende Vlaamse stuwen, waarmee u extra overstromingsgevaar op de Dender wilt inperken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Omtrent deze problematiek heb ik ook in het verleden al bij regelmaat gezegd dat het grote drama in dezen niet de financiële middelen zijn. Integendeel, ik heb het budget met de helft verhoogd, tot 10 miljoen euro, net om ervoor te zorgen dat we sneller vooruit zouden kunnen raken. Het drama betreft natuurlijk alle procedures en vergunningen, en dan vooral alle opportuniteiten die worden aangegrepen om die vervolgens te gaan aanvechten voor een rechtbank, en dan ook nog met een trofee naar huis te komen, namelijk in dit geval een nietigverklaring van de stedenbouwkundige vergunning van het stuwcomplex van Geraardsbergen. Dan is het wel jammer dat je daar zo veel geld in stopt, om dan vervolgens te worden teruggeslagen op basis van procedurele elementen. Want dikwijls gaat het niet over de grond van de zaak, maar over bepaalde procedures die al dan niet gerespecteerd zouden zijn in deze of gene details.

Toen in september 2015 door de vzw Milieufront Omer Wattez de vernietiging gevorderd werd, en dus geen schorsing van de stedenbouwkundige vergunning, hebben we beslist de werken te betekenen en met de uitvoering van de werken te starten. Het is niet omdat er een procedure aanhangig wordt gemaakt, dat je alle schoppen moet laten vallen en wachten tot de rechtbank zich uitspreekt. Dat doen we dus niet, anders is het een vorm van chantage. Daar mag je niet aan toegeven. Uiteraard zijn de bouwwerken, na de recente beslissing van de Raad voor Vergunningsbetwistingen tot vernietiging van de bouwvergunning voor deze werken aan de nieuwe stuw op de Dender in Geraardsbergen, stilgelegd. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft vanaf de betekening van het arrest vier maanden om, rekening houdend met de inhoud van dat arrest, een nieuwe beslissing te nemen over de oorspronkelijke vergunningsaanvraag. We zijn nu aan het bekijken wat ons antwoord zal zijn. De Vlaamse Waterweg zal alleszins op basis van haar onderzoek aan de stedenbouwkundig ambtenaar elementen van antwoord aanreiken met het oog op het nemen van een nieuwe beslissing binnen de gestelde

termijn. Alleszins blijft het mijn bedoeling, laat daar geen twijfel over bestaan, om de vernieuwing van het stuwsluiscomplex te realiseren.

Dat verandert natuurlijk niets aan het feit dat er op heden geen stedenbouwkundige vergunning voorhanden is op basis waarvan we de werken kunnen voortzetten. In eerste instantie zal De Vlaamse Waterweg ervoor zorgen dat de huidige werfsituatie beveiligd wordt door het nemen van een aantal bewarende maatregelen. Dan doel ik op eventuele ingrepen die ervoor moeten zorgen dat wat reeds gebouwd werd, niet in waarde vermindert en dat de werf in veilige toestand wordt bewaard.

Wat het overstromingsgevaar betreft, kan ik u geruststellen. Met het oog op de uitvoering van de werken werden de nodige flankerende maatregelen getroffen om tijdens de uitvoering van de werken de waterafvoer van de Dender te verzekeren. Het stilleggen van de werken heeft geen invloed op die flankerende maatregelen, die blijven overeind. Het gaat dan over het inzetten van de sluis als noodstuw bij dreigende kritische hoge waterstanden. Deze werkwijze hebben we ook al getest, waarbij werd aangetoond dat de sluis effectief geschikt is om tijdelijk dienst te doen als stuw wanneer dat in geval van nood nodig zou blijken.

In hoeverre de stillegging van dit project invloed heeft op de andere vernieuwingsprojecten op de Dender is moeilijk te voorspellen en zal blijken uit onze tegenargumentatie, uit ons antwoord op de beslissing en de nieuwe vergunning die we verkrijgen. De Vlaamse Waterweg zal alleszins bij de voorbereiding van de andere vernieuwingsprojecten op de Dender rekening houden met de verdere inzichten in dit verband. Ik wil anderzijds wel meegeven dat het niet allemaal kommer en kwel is, integendeel. Kijk naar de werkzaamheden aan de stuwsluis te Aalst, waar een goede voortgang van de werken is, niettegenstaande dat zelfs nog veel complexer is, want pal in een stedelijke context, in het hart van de stad, en toch gaat dat daar zeer vlot.

Wat de waterafvoer vanuit Wallonië richting Vlaanderen betreft, zijn er goede afspraken noodzakelijk tussen Vlaanderen en Wallonië. Op heden is het 'realtime' opvolgen van de peil- en debietmetingen en de alarmering op deze metingen georganiseerd tussen Vlaanderen en Wallonië. Die communicatie verloopt goed. Maar gelet op het gezegde 'goede afspraken maken goede vrienden', is er thans een afsprakenprotocol in opmaak waarbij we een breder kader bieden en de afspraken concretiseren in een formeel engagement tussen de Service Public de Wallonie en De Vlaamse Waterweg bij manuele bediening van peilregelende infrastructuur, bij extreem hoge en lage afvoeren van de stroomopwaartse Dender en bij incidentsituaties. In dat protocol worden ook gezamenlijke onderzoeksvragen beschreven die kunnen leiden tot betere bedienafspraken, die we vervolgens op hun beurt kunnen opnemen in dat protocol. Het is nog niet formeel bekrachtigd, maar op de recente plenaire vergadering was iedereen ervan overtuigd dat men snel tot een vergelijk zou kunnen komen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, minister. Ik heb altijd gedacht dat de taliban een organisatie was in Afghanistan. Wat ik niet wist, is dat ze een afdeling hadden in de Vlaamse Ardennen. Dat is mij totaal nieuw. Het is de 'groene taliban' in dit geval. Het baart me geweldig zorgen omdat het Milieufront voor een deel zegt dat overstromingen daar nodig zijn. Met andere woorden, dat daar huizen staan en de huizen van de mensen onder water komen, is dan een vorm van 'collateral damage' in hun ogen. Dat baart mij geweldige zorgen.

Ik ben trouwens niet alleen. Ik ben het op verschillende gebieden niet altijd eens met de burgemeester van Geraardsbergen, maar op dit vlak heeft hij wel gelijk. Je moet beseffen wat wateroverlast in een woning doet met mensen. Ik ben daar geweest. Ik heb met mensen gepraat in die regio. Dat doet heel wat met mensen.

De stank, de heropbouw van de woning en dergelijke: dat men daar allemaal zo licht overheen kan gaan vanuit het Milieufront – de naam alleen al, Milieufront – zegt toch al heel wat.

Minister, ik wil u alleszins bedanken voor uw antwoord. Wat betreft de onrust die ontstaan is over het feit dat door het stilleggen van de werken, men de toevloed niet zou aankunnen, ben ik blij dat er ondertussen een vorm van noodstuw is via die sluis, dat is al voor een deel een geruststelling. Ik ben ook blij dat u de zaak gaat opvolgen en dat u vier maanden de tijd hebt om te zien hoe u daarmee omgaat en men dan de werken kan heropstarten, hopelijk zo snel mogelijk, en dat er afvoer is geregeld vanuit Wallonië.

Ik ben trouwens ook naar de stuwen in Wallonië geweest. We hebben daar ook gesproken met mensen van de Service Public de Wallonie. Er zijn effectief op het terrein al contacten met mensen die de stuw bedienen langs Vlaamse kant. Ik ben ook blij dat er een afsprakenprotocol wordt geregeld.

Ik vind wel dat dergelijke werken dermate belangrijk zijn voor de veiligheid en de woningen van de mensen dat ik de mening ben toegedaan dat, als er door allerlei procedureslagen een vertraging is die zo groot is dat het algemeen belang wordt geschaad, er bepaalde procedures kunnen worden toegepast zoals men ook voor andere projecten in Vlaanderen heeft gedaan. Ik denk bijvoorbeeld aan een nooddecreet. Het zijn zaken die ik toch wil meenemen in mijn achterhoofd om toe te passen.

Maar goed, voorlopig zijn we zover nog niet. Ik hoop dat de werken opnieuw kunnen starten en dat we niet voortdurend door bepaalde mensen stokken in de wielen worden gestoken. Misschien moeten we de facturen van de overlast overbrengen aan die organisatie.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de collega en bij de terechte insteek van de burgemeester van Geraardsbergen. Ik ben ook ter plaatse geweest. Het is inderdaad verschrikkelijk. Ik leg ook mijn oor te luisteren bij een aantal lokale besturen.

Minister, ik heb nog een vraagje. Als we geconfronteerd worden met een structureel uitstel van beoogde, noodzakelijke, onontbeerlijke infrastructuurwerken, is het dan niet nuttig om – op vraag van die besturen – een aantal extra wachtbekkens langs de Dender aan te leggen in afwachting van de komst van die structurele infrastructuurwerken om het overstromingsrisico op te vangen? Is dat een piste die kan worden onderzocht? Is dat een piste die u genegen bent? Als het effectief zo is dat we nog heel lang moeten wachten op een en ander, dan denk ik dat die uitgaven misschien toch gerechtvaardigd zijn om in afwachting het risico te beperken en tegen te gaan. Het is een heel moeilijke situatie die aandacht verdient en ik vraag u die pistes te overwegen, op vraag van de lokale besturen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de laatste vraag betreft, het is natuurlijk een recent arrest. Ik denk dat een en ander zal afhangen van het antwoord dat we daarop kunnen formuleren en van de nieuwe vergunningen die we zullen indienen en van de termijn daarvan. Mogelijkerwijze loopt dat toch gelijk, als je alternatieve investeringen zou prefereren. Als we terug een vergunning hebben, dan kunnen we onmiddellijk starten en de draad opnieuw opnemen van de werken die nu zijn stilgelegd. Het zou dan misschien sneller gaan dan de alternatieven die u suggereert.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega De Clercq, het is dus wel degelijk zo dat stuwen en sluizen belangrijk zijn, maar ze zijn ook maar een onderdeel van de hele overstromingsproblematiek. Er zijn wel degelijk wachtbekkens aangelegd en overstromingsgebieden. De Marke bijvoorbeeld is gehermeanderd. Men heeft inderdaad ook al andere maatregelen genomen via het integraal waterbeheer. Men zit op het goede schema. Het sluitstuk zijn natuurlijk dus de stuwen en sluizen op de Dender.

Ik stel daar veel vragen over maar ik zal dat dus blijven doen om te vermijden dat we opnieuw een drama krijgen zoals een aantal jaar geleden. Ik ben blij dat de werken in Aalst kunnen doorgaan en ik hoop dat we snel opnieuw van start kunnen gaan.

Minister Ben Weyts: Ik vergat nog te zeggen dat het gaat over een aanvechting van een vergunning. Alle alternatieve werken zijn natuurlijk ook vergunningsplichtig. Dan kan het verhaal van vooraf aan beginnen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de staking van 10 oktober op de binnenvaart – 276 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, op 10 oktober 2017 vond er een actiedag plaats van de socialistische overheidsvakbond ACOD. Ook de binnenvaart ondervond hiervan de nodige hinder. Zo werd de sluis in Zemst geblokkeerd, waardoor de trafiek op het kanaal Brussel-Schelde onderbroken werd. Aan de sluis in Wijnegem werden er geen binnenschepen versast, en ook de sluizen van Ham en Hasselt lagen stil.

Minister, in een schriftelijke vraag van ongeveer twee jaar geleden ondervroeg ik u al over de impact van de nationale actiedag van toen op 22 april 2015. U gaf toen aan dat er, naar aanleiding van voorbije stakingsacties, een juridisch onderzoek zou worden gevoerd naar de wettelijke mogelijkheden om toekomstige bezettingen van sluizen te voorkomen.

Minister, kunt u de uitkomst van dit juridische onderzoek nader toelichten? Worden er al dan niet juridische stappen gezet tegen de actievoerders die de binnenscheepvaart op 10 oktober 2017 hinderden? Welke maatregelen zult u nemen om de continuïteit van de dienstverlening op de cruciale vaarverbindingen in de toekomst te verzekeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega, de resultaten van het juridisch onderzoek zijn vrij technisch, maar u hebt de resultaten gevraagd, dus ga ik ze geven.

Het stakingsrecht is een fundamenteel basisrecht. Van het stakingsrecht dient evenwel op wettelijke wijze gebruikgemaakt te worden, dat wil zeggen met respect voor andere rechten. Dat is de hele discussie waar altijd alles om draait. Het stakingsrecht kan dus principieel worden beperkt wanneer de aanwending ervan gebeurt op een dergelijke wijze dat andere basisrechten en vrijheden in het gedrang komen of dat de openbare orde wordt bedreigd. Het gaat onder meer over het recht op vrije scheepvaart, het recht op arbeid, het recht op vrij verkeer van personen en diensten en de vrijheid van onderneming. Het Hof van Justitie heeft zich in het verleden reeds uitgesproken over conflicten tussen het stakingsrecht

en andere basisrechten. Het Hof erkent hierbij het stakingsrecht als een fundamenteel grondrecht, maar stelt eveneens dat de staking niet verder mag gaan dan strikt noodzakelijk om het doel te bereiken. Dat is een soort proportionaliteitstoets die men toepast.

Beide rechten zijn dus evenwaardig. De opportuniteits- en doelmatigheidstoets zijn afhankelijk van de toets door de rechter zelf, casus per casus.

Op basis van zo'n analyse kunnen we bij een stakingsactie waarbij het recht op vrije scheepvaart wordt bedreigd, maatregelen nemen. Op gerechtelijk vlak is de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg handelend in kort geding bevoegd om de beëindiging te bevelen van gedragingen die basisrechten aantasten ten gevolge van sociale conflicten. Wanneer er dus een vrees is voor de aantasting van de vrijheid van het scheepvaartverkeer en het recht op arbeid van werkwilligen bij De Vlaamse Waterweg, kan er een verbod op dergelijke aantastingen worden gevraagd aan de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in kortgedingprocedure. Je kunt ook een procedure op eenzijdig verzoekschrift voeren.

Indien er strafrechtelijk beteugelde feiten worden gepleegd, dan kan in het kader van de handhaving van de openbare orde de tussenkomst van de politie worden gevraagd. Specifiek voor De Vlaamse Waterweg kan de bediening van de sluizen op grond van de regelgeving enkel gebeuren door sluis- en brugwachters. De overtreding van dat artikel wordt strafbaar gesteld. In principe kan de politie het bedienen van sluizen door onbevoegden beletten aangezien het een strafrechtelijk gesanctioneerd misdrijf betreft.

Ten slotte kan ook, indien de openbare orde wordt verstoord, de politie tussenkomen. Het komt dan aan de burgemeester en de politie toe te oordelen of er verstoring is van de openbare orde. In de praktijk dien je enkele elementen tegen elkaar af te wegen, namelijk in welke mate tegenmaatregelen een effect hebben op de verstrenging en verharding van bepaalde sociale, syndicale acties. Die afweging moet je altijd maken wanneer je tegenmaatregelen zou willen inzetten.

De uitkomst van gerechtelijke procedures tegen stakingsacties is onzeker, want er is natuurlijk een grote mate van creativiteit. Als je de ene actie aanvecht en juridisch kunt verhinderen, kan dat aanleiding geven tot misschien een andere en nog scherpere actie, die je vervolgens weer juridisch moet aanvechten. Dan hol je achter de feiten aan en uiteindelijk ligt het scheepvaartverkeer dan toch stil.

Bij de acties van 10 september werd ervoor geopteerd om via dialoog tijdens die acties toch zoveel mogelijk kunstwerken te bedienen. Hierbij was het de bedoeling de impact van die acties zoveel mogelijk te beperken. Er werd een vergelijk beoogd tussen waterwegbeheerder en actievoerders. Ik heb aan De Vlaamse Waterweg gevraagd om op basis van de vaststellingen van de recente stakingsdag na te gaan welke preventieve maatregelen kunnen worden genomen om de hinder voor de binnenvaart bij zulke acties te voorkomen of alleszins te beperken, en in welke mate we lering hebben getrokken uit de recente praktijkervaring.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik onthoud een aantal dingen. Ten eerste dat stakingsrecht een basisrecht is. Uiteraard, dat gaan we zeker niet betwisten, maar het recht op ondernemen, het recht om te kunnen gaan werken en het recht op vrije scheepvaart zijn dat evenzeer. De twee zijn evenwaardig. U zegt terecht dat er geen behoefte is aan een juridisch steekspel, een kat-en-muisspel tussen overheid en vakbonden. Wij en ook de scheepvaart hebben daar niets bij te winnen op die actiedagen.

Het is wel een goede beslissing om De Vlaamse Waterweg te vragen een protocol met de vakorganisaties op te stellen. Ik hoop dat dat tot resultaat kan leiden.

Een soort afsprakenkader, een soort minimale dienstverlening voor de binnenvaart, daar zou het toch moeten kunnen in uitmonden – en dan hebben we het nog niet eens over de loodsen en andere problematieken –, alleen al om de trafiek op onze binnenwateren te kunnen garanderen.

Minister, daarnaast zie ik ook nog een aantal andere zaken die u niet hebt vernoemd. U bent bezig met een investeringsprogramma voor de automatisering van sluizen. Dat kan natuurlijk ook een oplossing bieden. Ik weet dat het enorm veel geld kost, maar op termijn moeten we naar een volledige automatisering van de sluizen, bruggen en andere kunstwerken kunnen gaan. Dat is trouwens ook een onderdeel van de resolutie, die hier enige tijd geleden werd goedgekeurd. Dat heeft het voordeel dat er op stakingsdagen toch scheepvaart zou kunnen gebeuren, tenzij natuurlijk de bediener van de sluizen op afstand ook actie gaat voeren. Maar misschien kan die nog sneller ter vervanging worden geroepen. Het biedt ook de mogelijkheid om op termijn aan meer vaaruren, 24 op 24 en 7 op 7, te werken.

Niet te vergeten, in de toekomst is er ook het onbemand varen. Over enkele jaren zal dat er zijn. Zo ongelooflijk lang zal het echt niet meer duren. Dan zullen we onbemande schepen zien op onze binnenwateren. Geautomatiseerde sluizen zullen daar ook hun steentje toe kunnen bijdragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.