



Vlaams
Parlement

vergadering **C294**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 juli 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in kaaimuren in Vlaanderen – 2327 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Saeftinghedok – 2369 (2017-2018)	7
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen van de schorsing van de plannen voor de aanleg van een vierde rijstrook op de E40 in de omgeving van Gent – 2373 (2017-2018)	10
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de maatregelen die de Vlaamse waterwegbeheerders treffen naar aanleiding van de aanhoudende droogte – 2380 (2017-2018)	14

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in kaaimuren in Vlaanderen – 2327 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, in uw beleidsbrief hebt u het al jaren over een publiek-private samenwerking (pps) om laad- en losinstallaties, kaaimuren zoals dat genoemd wordt, te installeren op nuttige plaatsen in Vlaanderen. Die pps liep af op 31 december 2016. In 2017 kreeg de verderzetting van de maatregel concreet vorm binnen de klijntijnen van de halfweg 2017 gepubliceerde nieuwe Europese staatssteunregels en werd de bouw van laad- en losinstallaties verdergezet. Daarnaast maakt u werk van het realiseren van openbare kaaimuren langs watergebonden bedrijventerreinen, zodat de binnenvaart optimaal kan worden ingeschakeld in de afhandeling van het goederenvervoer.

Onlangs kwam daarop wat kritiek. De voorzitter van de vzw Vlaamse Waterbouwers, Jean-Baptiste Braet, lanceerde in het Vokamagazine 'Ondernemers in West-Vlaanderen' – het is geen toeval dat ik dat gelezen heb – een oproep om meer te investeren in kaaimuren. Er zou volgens hem te weinig en te traag geïnvesteerd worden in nieuwe kaaimuren, en het onderhoud van de bestaande kaaimuren zou al dertig jaar onvoldoende zijn. Daarom enkele vragen.

Minister, bent u het eens met de analyse dat het onderhoud van de bestaande kaaimuren al ettelijke decennia ondermaats is? Plant u bijkomende initiatieven om het degelijke onderhoud van de bestaande kaaimuren te verzekeren? Deelt u de analyse dat nieuwe kaaimuren slechts langzaam en in te kleine mate gerealiseerd worden? Zult u desgevallend initiatieven nemen om deze realisatie te bespoedigen? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U verwijst naar een uitspraak van de voorzitter van de vzw van de Vlaamse Waterbouwers. Deze vzw treedt op als belangenvereniging voor waterbouwkundige aannemingsbedrijven. Dus verbaast het pleidooi mij niet helemaal. Net zoals de federatie van de slaggers nogal eens pleit voor een verhoogde vleesconsumptie, lijkt mij dat in de lijn der verwachtingen te liggen. Maar ik deel niet de ambitie van de vzw om meer te investeren in de waterwegbouw. Dat doen we resoluut.

U vraagt of het onderhoud ondermaats is. Wel, laat dan de cijfers spreken. Als ik de rekening maak van de budgetten waarin ik zelf voorzien heb in de periode vanaf 2014 tot vandaag – ik ga me niet uitspreken over de periode daarvoor – dan kan ik u volgende cijfers meegeven. Er is de fusie van de twee waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart tot één entiteit, namelijk De Vlaamse Waterweg nv. In 2014 was er een totaal investeringsbudget van 143 miljoen euro en een onderhoudsbudget van 73 miljoen euro, samen 216 miljoen euro. Het onderhoudsbudget maakte 34 procent uit van het totaal budget. In 2017 was dat budget inmiddels verhoogd naar een totaal van 279 miljoen euro, dus een stijging met 30 procent, waarvan 216 miljoen euro investeringsbudget en 63 miljoen euro onderhoudsbudget. Het percentage onderhoud is gedaald naar 22 procent, maar in absolute cijfers is het nog altijd een zeer goede zaak. Ook in 2018 is dat eenzelfde totaal van 279 miljoen euro, verdeeld over 199 miljoen euro voor investeringen en 80 miljoen euro voor onderhoud. De verhouding in percentage voor onderhoud ten opzichte van investeringen is dan wel

gedaald, maar in absolute cijfers is het investeringsbudget drastisch gestegen, zowel op het niveau van de investeringen als op het niveau van onderhoud.

De Vlaamse Waterweg nv beheert vandaag een groot patrimonium met onder meer vaste en beweegbare bruggen, elektromechanische installaties, dijken, jaagpaden, stuwen, kaaimuren en noem maar op. Een van de bijkomende voordelen van de fusie is dat er voor het eerst een gemeenschappelijk investerings- en onderhoudsprogramma opgemaakt is. Voorheen was dat opgesplitst in twee vennootschappen. Daarnaast spelen natuurlijk ook schaafeffecten en effecten van voordelen op vlak van de planning. Nu kan over het volledig beheersgebied van de fusieorganisatie het beschikbare budget efficiënt en met een gepaste prioritering aangewend worden met slimme keuzes tussen onderhoud, vervangingsinvesteringen of investeringen in nieuwe infrastructuur, en dus ook met een uniforme aanpak, volledig gebiedsdekkend over heel Vlaanderen.

– Dirk de Kort treedt als voorzitter op.

De Vlaamse Waterweg nv prioriteert hiervoor het onderhoudsprogramma op basis van de inspecties van haar patrimonium, waaronder de kaaimuren, en houdt ook rekening met de mogelijke maatschappelijke of economische impact en situatie op het terrein. Als er risico's optreden, bijvoorbeeld op het vlak van stabiliteit, dan gaat men sneller kiezen voor vernieuwbouw. Alle infrastructuur wordt objectief beoordeeld en dit wordt omgezet in een meerjareninvesteringsprogramma en onderhoudsprogramma.

Binnen mijn beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heb ik werk gemaakt van de uitbouw van een gemeenschappelijk assetmanagementsysteem waarbij alle behorende entiteiten van het beleidsdomein MOW het beheer van hun assets optimaal kunnen uitvoeren, inclusief de prioriteitstelling voor onderhoudswerken. Het exact prioriteren van onderhoudsbehoeften, afgetoetst volgens verschillende criteria, moet ertoe leiden dat onderhoudskredieten op het juiste moment op de juiste plaatsen worden ingezet. Het gebruik van een centraal en digitaal assetmanagementsysteem maakt behoeften, niet alleen voor kaaimuren of waterwegen, maar voor het volledige pakket van assets, namelijk bruggen, sluizen, kaaimuren, kanaalbodems en installaties allerhande die onder ons ressorteren, zichtbaar en zal ertoe bijdragen dat de verhouding tussen investeringskredieten en onderhoudskredieten kan worden bijgesteld. Ik denk niet dat het de bedoeling kan zijn om daar een statisch gegeven van te maken.

Er kunnen dan ook lifecyclecost-analyses gemaakt worden en prognoses voor toekomstige kosten zullen efficiënter beschikbaar zijn.

In verband met het kaaimurenprogramma, heb ik recent, in april, de laatste voorstellen van de kaaimuurcommissie goedgekeurd. Ik heb een principieel akkoord gegeven voor elf nieuwe kaaimuurprojecten waarvan de publieke tussenkomst – want u weet dat dit een publiek-private samenwerking is (pps) – geraamd wordt op 16,5 miljoen euro, waarvoor de investeringen voorzien worden in de prioritering van het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg nv. Initieel had de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg in slechts 4 miljoen euro voorzien in het werkprogramma van 2018 voor momenteel 22 goedgekeurde kaaimuurprojecten. Ik verhoog voor 2018 naar 10 miljoen euro door een extra budgettaire impuls met de middelen vanuit het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Dat is een extra budgettaire impuls van 6 miljoen euro bovenop de in 2018 reeds uitgetrokken 4 miljoen euro. Ik deel dat met enig voorbehoud mee. De verdeling van FFEU-budgetten staat morgen op de agenda van de ministerraad. Dit zou het mogelijk maken om in 2018 versneld een aantal kaaimuurprojecten te kunnen opstarten.

De Vlaamse Waterweg nv voorziet in de opmaak van het werkprogramma en prioritering voor 2019 en volgende jaren, om alle goedgekeurde kaaimuurprojecten te kunnen inplannen binnen een realistische en haalbare termijn. Daarnaast bekijkt De Vlaamse Waterweg nv ook hoe een efficiënt gebruik van kaaimuren kan worden verhoogd. Dat sluit een beetje aan bij mijn ambitie, vanuit de wetenschap dat meer dan 80 procent van de bedrijven in Vlaanderen zich op tien kilometer of minder van een bevaarbare waterweg bevinden, dat alle bedrijventerreinen, die historisch dikwijls in de nabijheid van een bevaarbare waterweg ingeplant zijn, minstens één kaaimuur zouden hebben waar gemeenschappelijk gebruik van kan worden gemaakt. Dat moet de ambitie zijn, dat we ondernemingen niet alleen wijzen op de file aan hun voordeur, maar ook op de boulevard aan ruimte op het water aan hun achterdeur. Het wordt nog al te vaak onderschat dat bedrijven ook daar een escaperoute hebben voor de organisatie van hun logistiek.

Bert Maertens (N-VA): Wat u het laatst zei, is natuurlijk de mooiste ambitie, ervoor zorgen dat alle bedrijventerreinen minstens één kaaimuur gemeenschappelijk kunnen gebruiken. Dat zal de toekomst moeten zijn, als we vrachtwagens van de weg willen halen en naar duurzamer transport willen gaan. Het pleziert me dat, als u de cijfers citeert, we merken dat er een verhoging is inzake het budget voor onderhoud en investeringen aan kaaimuren. Ik merk ook dat we in 2018 wellicht – want het is een voorafname op morgen – meer budget krijgen om kaaimuren in te richten. Dat is allemaal goed nieuws.

De kritiek die er geweest is van de voorzitter van de vzw Vlaamse Waterbouwers is hiermee weerlegd. Ik zal nog eens schriftelijk de cijfers voor investeringen en onderhoud van de laatste jaren opvragen, over de provincies heen en gedifferentieerd. Misschien zal de kritiek uit die hoek te verklaren zijn, maar dat zullen we dan wel bekijken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In de marge, want de kaaimuren zijn het verhaal van wat een overheid hoort doen: de voorwaarden scheppen, een beleid voeren en een kader creëren waarbinnen het vervoer over het water kan gedijen. Hoe staat het met de capaciteit van onze binnenvaartvloot? Men is volle bak bezig met watergebonden industrieterreinen, lokaal, maar ook op het niveau van De Vlaamse Waterweg en andere instanties. Daar gaat ook nooit iemand oppositie aan sich tegen voeren. Maar hoe staat het met de capaciteit van onze binnenvaart? Volgt die eigenlijk ook? Ik weet, en dat komt hier sporadisch te berde, dat we op dat vlak te maken hebben met een vergrijzend publiek, met vaak familiale bedrijven, die ook vaak op het tandvlees zitten wat de mogelijkheden betreft. Hoe staat het daarmee? Het kader komt stilaan op orde. Applaus daarvoor. Dat is een van de vele maatregelen die zeker en vast meteen voelbare resultaten opleveren op de weg. Hoe staat het met de capaciteit van de binnenvaart?

Dirk de Kort (CD&V): Ik was niet van plan om tussen te komen, maar ik wil me aansluiten bij de interessante tussenkomst van de heer Keulen. We kunnen er misschien op een ander moment nog eens verder van gedachten over wisselen. Ik hoor dat in vergelijking met het verleden, toen er een sloopfonds moest worden ingesteld voor de afbouw van de vloot van de binnenvaart, er nu eerder een vraag is in de omgekeerde richting. Er wordt zelfs gevraagd kleinere schepen te behouden, zeker omdat men nu merkt dat de kleinere schepen voor de kleinere vaartwegen op een goede manier kunnen worden ingezet. Heel wat ondernemingen vragen nu, voor de zekerheid van leveringen, een beroep te doen op kleinere schepen en dus vragen ze in plaats van die schepen te slopen, eerder een programma op te zetten om ze in vaart te houden voor de binnenvaart.

Minister Ben Weyts: Dat is een terechte bemerking. We zien een zekere consolidatie. Het aantal bedrijven neemt af, maar dat gaat gepaard met een vergroting van de bedrijven. Er zijn minder éénmansbedrijven en meer grotere rederijen. Dat heeft ook te maken met een investeringskost. Vroeger werd een kleiner schip nogal dikwijls overgedragen van generatie op generatie, tot wanneer het totaal versleten was. De problematiek van de eenzijdige wanden bijvoorbeeld speelt daarin ook een rol.

We proberen hier in het licht van de Europese regelgeving maximaal aan tegemoet te komen. De concrete gesprekken lopen nog, maar los daarvan moeten we wel voor de attractiviteit van het beroep zorgen. Er is heel wat meer mogelijk op het water dan vandaag al gebeurt.

We investeren hier serieus in, ook in de infrastructuur. Het Albertkanaal is echt een watersnelweg. Dat is een boulevard aan ruimte en we verhogen alle 68 bruggen tot een doorvaarhoogte van 9,1 meter. Het gevolg is dat daar schepen met vier containerlagen kunnen varen. Dat zijn echt grote jongens. Dit is echt een alternatief om vrachtwagens van de weg te halen op de oost-westas tussen Antwerpen en Duitsland.

We mogen echter niet uit het oog verliezen dat het beroep en de sector op zich voldoende attractief moeten blijven. Om die reden bereiden we, in samenwerking met minister Muyters, met de binnenvaartsector een sectorconvenant voor waarin we dit doel voor ogen hebben.

Ik wil hier nog iets interessant aan toevoegen waarover we het later nog eens moeten hebben. We proberen iets meer kleinschalige projecten uit te rollen. Ik heb het dan over projecten die misschien minder investeringen vergen, bijvoorbeeld met betrekking tot de duwbakken. Er worden vanuit dat oogpunt nieuwe schepen ontwikkeld. De duwbakken worden zelf gemotoriseerd. Dat is de toekomst. Nu werken we met duwbakken die nog door een schip worden geduwd. Dit gebeurt allemaal vanuit het oogpunt dat we voor een verlaging van de transportkosten willen zorgen. Daar hangt ook een verlaging van de loonkosten aan vast.

We werken aan innovatieve concepten die weinig personeel vergen. Vroeger zaten verschillende personeelsleden op een binnenvaartschip. In veel gevallen ging het om een familie. Nu gaat het in sommige gevallen zelfs maar om een personeelslid. We werken ook aan het onbemand varen met duwbakken. Hierdoor is er weinig personeel nodig. Die duwbakken lenen zich goed tot autonoom varen. Dat zijn allemaal vernieuwingen waarin we investeren. In sommige opzichten nemen we zelfs het voortouw.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, we moeten ooit eens opnieuw een hoorzitting met de binnenvaartsector houden. We hebben dat een hele tijd geleden gedaan. Ik denk dat u de sector toen zelf nog hebt uitgenodigd. We hebben toen met de sector rond de tafel gezeten en op korte tijd een aantal zaken gedaan. Dat is stilgevallen, maar de heer Maertens komt hier ook op gezette tijdstippen op terug. Misschien moet deze commissie tijdens het laatste jaar van de legislatuur nog eens met de sector vergaderen.

De voorzitter: Dat kunnen we tijdens de regeling van de werkzaamheden verder afspreken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Saeftinghedok – 2369 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, de haven van Antwerpen groeit sterk. Ten opzichte van de eerste drie maanden van 2017 is de containertrafiek in het eerste kwartaal van 2018 met 9,5 procent gestegen. Na dit recordkwartaal heeft het Havenbedrijf Antwerpen met een groei met 9,6 procent ook een recordmaand genoteerd. In mei 2018 heeft het Havenbedrijf Antwerpen een recordoverslag van 1 miljoen containers van twenty-foot equivalent (TEU) genoteerd.

Om die verwachte groei bij te houden, is de haven op zoek naar capaciteit voor minstens 7 miljoen extra containers. Met het complex project betreffende extra containercapaciteit is een doorstart van de uitbreidingsmogelijkheden gerealiseerd. De procedure schrijft een onderzoeksfase met een alternatievenonderzoeksnota voor. Uiteindelijk zijn acht alternatieven aan een geïntegreerd onderzoek onderworpen. We hebben het daarover al gehad tijdens een plenaire vergadering. Mevrouw De Ridder heeft dit punt al naar voren gebracht en ook in deze commissie zijn hierover al vragen om uitleg gesteld.

Minister, wat de stand van zaken met betrekking tot de bijkomende capaciteit betreft, hebt u een tussentijdse nota opgesteld. We hebben in de pers kunnen lezen dat er sprake is van een alternatief dat het Saeftinghedok zou beperken en dat het dorp Doel zou vrijwaren.

De realisatie van de capaciteitsuitbreiding is nodig voor de economische ontwikkeling van de Antwerpse regio en dus voor Vlaanderen. Tegelijkertijd moet er oog zijn voor de natuurdoelstellingen, voor de landbouw en voor de mobiliteitsafwikkelingen in de regio. Een dergelijk dossier verdient dan ook een degelijk overlegde en onderbouwde afhandeling.

Minister, waar komt dit initiatief vandaan? Waar moeten we die tussennota plaatsen? Hoe staat het concreet met de politieke besluitvorming met betrekking tot het behoud van Doel? Wat betekent dit voor de toekomstige ontwikkelingen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, in het kader van het decreet betreffende de complexe projecten heb ik een tussennota op tafel gelegd, met daarin een negende alternatief dat naast de acht eerdere alternatieven staat.

Daarin gaan we uit van een Saeftinghedok dat enkel wordt ontwikkeld aan de zuidzijde. Dat heeft een beperktere impact op de natuur en de mobiliteit en behoudt het dorp Doel.

De tussennota is een tussenstap tussen de bestaande ontwerponderzoekresultaten van de acht al onderzochte alternatieven en het voorontwerp voorkeursbesluit. Met deze tussennota wordt het negende alternatief officieel toegevoegd als vernieuwd onderzoeksvoorstel binnen het ruimtelijk kader van de reeds onderzochte alternatieven. Aan de tussennota worden inzake inspraak dezelfde rechten toegekend als het geval was bij de alternatievenonderzoeksnota. Dit houdt in dat de tussennota zowel voor advies wordt voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieksraadpleging wordt gelegd voor de brede bevolking.

Het actorenoverleg van afgelopen maandag 9 juli is goed verlopen. Vanaf 10 juli is de procedure gestart, waarbij tot 19 augustus 2018 de publieke raadpleging van de tussennota loopt. Adviesinstanties en publiek kunnen inspreken op de volledige inhoud van deze tussennota.

Zoals het geval was bij de publieksraadpleging met betrekking tot de alternatievenonderzoeksnota, worden na afloop van de adviesronde en de publieksraadpleging voor de voorliggende nota, aanvullende richtlijnen door de dienst Mer, een overwegingsdocument en een geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota opgemaakt, die het kader van deze tussenstap afbakenen.

Op het einde van de onderzoeksfase wordt eind oktober een voorontwerp van voorkeursbesluit genomen. Dat is het volgende beslissingsmoment voor de Vlaamse Regering. In de tussentijd hebben inderdaad al enkele gesprekken plaatsgevonden om het draagvlak voor enkele varianten te toetsen. Ik heb ook gesprekken gehad met enkele belangrijke betrokken partijen zoals Doel 2020, de gemeente Beveren en het Antwerpse Havenbedrijf. Zij toonden zich alvast bereid om mee te stappen in het participatief traject. Er is dus wel wat perspectief gecreëerd, al moeten we voorzichtig zijn.

In het negende alternatief blijft het dorp Doel behouden, maar er was ook een probleem inzake de turbiditeit. In normale woorden betekent dat slibafzetting. Men is daardoor tot de bevinding gekomen dat de mond van een eventueel nieuw Saeftinghedok best haaks komt te staan op de Schelde. Men is dan uitgekomen op een dok dat haaks staat op het Deurganckdok en gebruikmaakt van dezelfde ingang. Door die inplanting kunnen we Doel vrijwaren. Het negende alternatief zet in op drie fronten: economische groei omdat we zorgen voor een uitbreiding van de containercapaciteit met 7 miljoen extra containers, een beperktere impact op de natuur omdat we enkel de zuidzone ontwikkelen met een beperkt ruimtegebruik, en een voordeel voor mobiliteit door de combinatie van inbreidings- en uitbreidingsmaatregelen.

Er is een verhouding van ongeveer 4 miljoen extra containers via de inbreidingsmaatregelen, onder andere op de Noordzeeterminal, de Europaterminal, en anderzijds een extra capaciteit van ongeveer 3 miljoen containers via de uitbreiding, wat een gebundeld transport van de containers richting hinterland mogelijk maakt. Dat kan dan beter via spoorontsluiting of via de binnenvaart, waarbij een viertal ligplaatsen worden gepland in het ontwerp van het negende alternatief voor binnenvaartschepen. Dus vier ligplaatsen voor grote schepen tot en met 400 meter, en vier ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

We zijn nog lang niet bij een finale oplossing, maar de geesten rijpen. Verschillende belangrijke stakeholders groeien stilaan naar elkaar toe. Ik probeer, net zoals in het Oosterweeldossier, ook hier te zorgen dat we overgaan van een conflictmodel naar een samenwerkingsmodel. Ook hier zaten we in een betrekkelijk sterke stellingenoorlog. We zijn erin geslaagd om voor wat meer toenadering te zorgen. Verschillende partijen die ik heb opgesomd, zoals de gemeente Beveren, het Havenbedrijf en de actiegroep Doel 2020, willen ook wel meestappen in het kader van het decreet Complexe Projecten, en het negende alternatief lijkt hen wel wat. Ze hebben daar specifieke desiderata voor. Het staat hun natuurlijk vrij om die bekend te maken.

Wat opnieuw hoopgevend is, is dat de respectieve desiderata niet erg tegenstrijdig zijn. We zouden met een probleem zitten als, mochten de drie belangrijke partijen hun desiderata of extra voorwaarden koppelen, die regelrecht tegenover elkaar zouden staan. Dat is niet echt het geval. Daar zouden we dus een stapsteen kunnen hebben om met het decreet Complexe Projecten toch te kunnen gaan naar een wat breder gedragen oplossing, al is het heel voorbarig wat ik zeg.

Zodoende zorgen we ervoor dat de impact wordt beperkt op de natuur en het milieu. Eventueel zouden we Doel kunnen behouden, maar we verzekeren ook de economische groei, we hebben een beperkte impact op de mobiliteit en uiteindelijk hebben we een juridisch zo solide mogelijke oplossing.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u voor de duiding van deze procedure, ik denk dat de extra duiding en informatie in zo'n belangrijk dossier op hun plaats waren in deze commissie. Het is voor ons van belang om te zien dat het decreet Complexe Projecten kan bijdragen aan de mogelijkheden om van een conflict-model tot een samenwerkingsmodel te komen. Dat u daar verder het initiatief toe neemt, vinden we zeker en vast heel positief.

Ik heb begrepen uit uw toelichting dat er op dit moment eigenlijk, met de besluitvorming, met de tussennota, een negende alternatief aan wordt toegevoegd. Dat maakt nu allemaal voorwerp uit van de publieke raadpleging zodat er geen procedurele fouten worden gemaakt. Op die manier wordt het voorwerp van een besluit van de Vlaamse Regering in oktober. De keuze wordt dan gemaakt. Mocht dat het alternatief zijn dat u naar voren brengt, bestaat er dan een kans dat Doel gedeeltelijk wordt gevrijwaard? Dat is eigenlijk mijn vraag. Wordt het dorp van Doel in de toekomst mee opgenomen? Wat moeten we ons daarbij voorstellen met de huidige en toekomstige havenactiviteiten voor de leefbaarheid van het dorp Doel? Kunt u daarover nog enige duidelijkheid geven?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dit dossier komt niet voor de eerste keer ter sprake. De vorige keer hebt u laten uitschijnen dat een verschuiving naar het noorden zou kunnen zorgen voor een ontwikkeling van de noordzone in de toekomst. Nu is dit naar buiten gekomen.

In hoeverre ziet u wat er nu op tafel ligt als een definitieve oplossing? Daarover zou ik graag uw standpunt kennen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik wil vandaag de kans aangrijpen om mijn waardering uit te drukken voor de nieuwe stap die hier duidelijk wordt gezet. De tussennota is een nieuwe stap. Het is belangrijk dat er meer en meer naar een draagvlak wordt gestreefd en dat we voorzichtig – zoals vaker in zulke dossiers – dat draagvlak voelen groeien. Als we kunnen aantonen dat economische groei gepaard kan gaan met leefbaarheid en een beperkte impact op de natuur en mobiliteit, staan we al zeer ver.

Mijn enige bijkomende vraag aan u is om echt goed te bewaken dat die timing kan worden gehaald. Ik begrijp dat men zeer voorzichtig en correct moet werken, en dat men – terecht – een publieke raadpleging moet houden enzovoort. Maar het zal al moeilijk genoeg zijn om eind oktober te landen met het volledige voorontwerp van voorkeursbesluit om dan tegen volgend jaar naar een definitieve traceringsfase te gaan. Ik kan niet genoeg benadrukken hoe belangrijk het is voor onze bedrijven om die duidelijkheid te hebben. Ik moedig u aan om mee die timing te bewaken.

Minister Ben Weyts: Net als het Oosterweeldossier ligt dit dossier me na aan het hart. Soms zou men kunnen denken dat het een beetje een hopeloze zaak is, maar het is dan een uitdaging om in zulke hopeloze dossiers stappen vooruit te zetten.

Dit is het negende alternatief dat we op tafel leggen, er zijn nog acht andere alternatieven in dit complex project. Die krijgen allemaal gelijke kansen om het

scenario of het tracé te worden dat wordt meegenomen in het voorontwerp van voorkeurbesluit.

Wat de leefbaarheid van Doel betreft, hebben we in het negende alternatief een zeer sterke groenbuffer uitgetekend. Het is een serieuze buffer zowel in de breedte als in de hoogte. Er is volgens mij een mogelijkheid tot een woonfunctie zonder dat... Ik denk dat niemand de ambitie heeft om terug te keren naar de situatie van voor 1998. Maar als men Doel wil vrijwaren, en in functie van de sociale controle en leefbaarheid, moet men natuurlijk automatisch in een woonfunctie voorzien. Ik denk dat er ook vraag naar zal zijn, in tegenstelling tot wat ik hier en daar las.

Wat de verdere toekomst betreft, heb ik de opdracht gekregen om te zorgen voor een extra containercapaciteit van 6,5 miljoen TEU tegen 2030. Dat is een uitdrukkelijke doelstelling en opdracht. Wat nu voorligt, gaat boven die 6,5 miljoen en zit zelfs rond 7 miljoen. Maar mijn tijdshorizon is 2030.

Ik sluit niets uit voor de toekomst. Er worden geen maatregelen voorgesteld die een hypotheek zouden leggen op welke ontwikkeling dan ook, niet in de min en niet in de plus.

Wat Doel zelf betreft, zal door de intekening van het dok veel mogelijk blijven. Over de rest van de noordelijke zone kan ik geen uitspraken doen. De doelstelling was om tegen 2030 te voorzien in extra capaciteit. Wat nu voorligt, voldoet daaraan. Ik kan natuurlijk niet in de toekomst kijken en het zou ook onverstandig zijn om, zeker in dit complexe project, al uit te gaan van dit of dat scenario in de min of in de plus. Ik kan evengoed zeggen dat we na 2030 misschien naar een inkrimping moeten gaan in plaats van naar een uitbreiding. Who knows? Deze opdracht is: zorgen voor 6,5 miljoen extra containercapaciteit, waarvan trouwens ook een heel deel voor transshipment is waarbij er geen ontsluiting naar het hinterland is.

Die opdracht moeten we vervolmaken. Via het negende alternatief hebben we hiervoor wat meer perspectief gecreëerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is goed dat de oefening gebeurt, zeker met het perspectief dat het een gedragen oplossing kan zijn die procedures zal uitsluiten en dat we kunnen overgaan tot realisatie van bijkomende capaciteit voor containers. Daarmee ben ik mijn vraagstelling begonnen. Met de groeicijfers die er nu zijn op gebied van containertrafiek, merken we toch dat er een duidelijke behoefte blijft om bijkomende containercapaciteit in het Antwerpse te realiseren. We vinden het goed dat met alle factoren – landbouw, leefbaarheid, mobiliteit, natuur – rekening zou worden gehouden om tot een voldragen oplossing te kunnen komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen van de schorsing van de plannen voor de aanleg van een vierde rijstrook op de E40 in de omgeving van Gent – 2373 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, de Raad voor Vergoedingen heeft recent de plannen geschorst om een vierde rijstrook aan

te leggen op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde. Die zogenaamde 'weefstrook' zou in de plaats van de pechstrook komen. De rechtbank oordeelde dat de effecten op de luchtkwaliteit in de omgeving onvoldoende onderzocht werden.

De rechtszaak tegen deze weefstrook werd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen opgestart door het Gents MilieuFront, Greenpeace en een inwoner van Zwijnaarde. Zij voerden aan dat de milieueffecten van de bijkomende rijstrook onvoldoende onderzocht werden. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) stelde dat de weefstrook zou zorgen voor een betere doorstroming en daardoor zelfs een licht positief effect zou hebben op de luchtkwaliteit. De Raad voor Vergunningsbetwistingen gaat niet akkoord met deze redenering. Het gaat hier volgens de rechtbank wel degelijk om een capaciteitsuitbreiding, wat op termijn zal zorgen voor meer verkeer en voor meer luchtvervuiling.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen oordeelt dat AWV de milieueffecten in de MER-screeningsnota onvoldoende onderzocht en onderbouwd heeft. AWV oordeelde foutief dat ze geen project-MER hoefde te maken en dat ze via een project-MER-screeningsnota kon aantonen dat het project geen aanzienlijke milieueffecten zou veroorzaken. De raad volgt dit niet. De Raad voor Vergunningsbetwistingen moet nu in een volgende stap ook nog oordelen over de mogelijke vernietiging van de vergunning. Het ligt in de lijn van de verwachtingen dat de raad de vergunning ook zal vernietigen, al laat die uitspraak meestal enige tijd op zich wachten.

Deze uitspraak zou een belangrijk precedent kunnen zijn voor heel wat andere spits- en weefstroken.

Minister, welk gevolg moet er volgens u worden gegeven aan deze uitspraak? Vormt deze uitspraak een precedent voor andere spits- en weefstroken die gepland zijn? Zo ja, voor welke? Zullen bij aanvragen voor nieuwe spits- en weefstroken de effecten voor milieu en klimaat nauwkeuriger in kaart worden gebracht? Houdt u vast aan de extra weefstrook op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde? Zult u aan AWV de opdracht geven de milieu-effecten daarvan beter te onderzoeken? Of gaat u op zoek naar milieu- en klimaatvriendelijker alternatieven? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen beveelt de schorsing van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing van 13 november 2017. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft zich hierbij niet ten gronde uitgesproken, maar wel geoordeeld dat een van de aangehaalde middelen van de verzoekers ernstig genoeg was om op korte termijn de schorsing te bevelen. Het is dus nu nog te vroeg om vooruit te lopen op de uitspraak ten gronde, laat staan om daar nu reeds beleidsgevolgen aan te koppelen.

Het onmiddellijke gevolg is dat de werken voor de aanleg van de weefstrook, die waren gepland op basis van de verkregen vergunning, momenteel dus niet zullen kunnen worden uitgevoerd. In deze zone zijn wel herstel- en onderhoudswerken noodzakelijk die de veiligheid van de autosnelweg garanderen. Die zijn niet vergunningsplichtig en zullen wel reeds worden uitgevoerd.

Het Departement Omgeving bereidt samen met AWV ook de repliek voor voor de behandeling ten gronde voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het klopt dus niet dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen niet akkoord zou gaan met de redenering dat de weefstrook zou zorgen voor een betere doorstroming en daardoor een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Noch stelt de Raad voor

Vergunningsbetwistingen dat het in dit project zou gaan om een capaciteitsuitbreiding die meer verkeer en meer luchtvervuiling tot gevolg zou hebben.

De raad spreekt zich ook niet uit over het feit of er een project-MER verplicht is voor dit project. De raad stelt slechts een aantal vragen omtrent de volledigheid van de informatie die werd meegegeven in het kader van de project-MER-screening en omtrent de zorgvuldigheid van de beoordeling van de milieueffecten in de vergunningsbeslissing.

Los van het verweer in de huidige procedure, bereidt mijn administratie vandaag ook een nieuwe vergunningsaanvraag voor die rekening houdt met de argumenten van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Afhankelijk van de voortgang van de behandeling ten gronde van het vernietigingsberoep tegen de huidige vergunning, zal mijn administratie al dan niet een nieuwe vergunningsaanvraag indienen. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met het departement Omgeving.

Als er een nieuwe vergunningsaanvraag ingediend zou worden, betekent dat geenszins dat er afstand gedaan wordt van de momenteel geschorste aanvraag. Wel betekent dit dat mijn administratie alle noodzakelijke stappen wenst te zetten om zo snel mogelijk een uitvoerbare vergunning te verkrijgen. Wij blijven van oordeel dat daar absoluut nood is aan een weefstrook, dat dat beter is voor de verkeersveiligheid en beter voor de doorstroming en dat het dus beter is voor het milieu.

U vraagt welke gevolgen dit heeft voor andere spits- en weefstroken. Daar kan ik kort over zijn: geen. Dit betekent niet dat er geen lessen getrokken worden uit dit dossier wat betreft de uitspraak ten gronde van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Er is mogelijk een impact op de dossiersamenstelling van andere dossiers. Dat is momenteel echter nog koffiedik kijken. Het is niet zo dat je alle projecten waarbij er in spits- en weefstroken wordt voorzien, over een kam kunt scheren. Dat is altijd afhankelijk van het project zelf. Elk project heeft een eigen vergunningstechnische realiteit. Ook de omvang en de mogelijke milieueffecten verschillen van project tot project. Een onderzoek naar de milieueffecten van een project moet dan ook telkens op projectniveau gebeuren en dus casus per casus. De regelgeving inzake de milieueffectenrapportage laat immers niet zomaar toe om bepaalde conclusies inzake milieueffecten als precedent te gebruiken, maar stelt net dat dit volgens de ratio die ik zonet aanhaalde, effectief project per project bekeken moet worden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik denk dat wij het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen enigszins anders hebben gelezen. In die zin geef ik u gewoon een aantal citaten mee uit het arrest, maar u kent ze natuurlijk zelf. Daaruit blijkt dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen langs de kant van de verzoekende partij gaat staan. Als het gaat over bijvoorbeeld de verkeersveiligheid die uw agentschap onderbouwd heeft, haalt men zelf documenten aan van de administratie waarbij letterlijk staat dat er nog geen grondige analyse van de verkeersveiligheidssituatie op basis van ongevallencijfers is gebeurd. Men vindt dat behoorlijk onzorgvuldig. Men plukt ook uit de studie om te zeggen dat het een theoretische benadering is, iets wat het Vlaams Verkeerscentrum bijvoorbeeld vaststelt wat betreft de verkeersafwikkeling van weefstroken en spitsstroken.

Ik lees verder dat de aanvrager, in dit geval AWV, luchtverontreiniging ten onrechte niet als potentieel milieueffect van het gevraagde project heeft vermeld. In het arrest staat zeer duidelijk: "Anders dan wat de verwerende partij stelt" – de verwerende partij is in dezen AWV – "blijkt uit de doorstromings- en simulatiestudie dat de alternatieve verkeersbewegingen bij toenemend verkeer of

het aanzuigefect bij afnemend verkeer, niet werden onderzocht, terwijl de vierde rijstrook toch een capaciteitsuitbreiding lijkt te zijn, zoals vastgesteld.” Dat is niet de verzoekende partij, niet de verwerende partij, dat is de Raad voor Vergunningsbetwistingen die in mijn ogen toch vrij duidelijke taal spreekt in dat arrest. Men stelt vast dat die vlottere doorstroming en de beperkte toename van verkeer niet is onderzocht en bestudeerd. Dat is geen citaat, dat is de Raad voor Vergunningsbetwistingen die zelf langs de kant van de verzoekende kant gaat staan. Er is ook het feit dat er ook geen grondige verkeersveiligheidsanalyse is gemaakt. Dat zijn toch allemaal elementen die toen ik het las – het is goed dat u daar lessen uit trekt – toch wel aangaven dat daar behoorlijk wat haken en ogen hangen aan het dossier dat AWV voor die spitsstrook en die weefstrook heeft neergelegd.

Ik hoop dat het arrest niet zomaar wordt weggeschoven, dat men niet hier en daar wat punten en komma's gaat veranderen en een nieuwe aanvraag gaat doen, want hier staan wel degelijk een aantal zaken in waarbij we toch eens goed moeten nadenken hoe we met die weef- en spitsstroken in de toekomst zullen omgaan. Ik denk dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen een pak verder is gegaan dan u vandaag laat uitschijnen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: nog eens, de Raad voor Vergunningsbetwistingen is ten eerste gestruikeld over het feit dat de informatie die is aangeleverd in het kader van de MER-screening, niet volledig was en ten tweede dat de beoordeling van de milieueffecten in de vergunningsbeslissing niet oordeelkundig gebeurd is – that's it. Daaraan gevolgen verbinden met betrekking tot eventuele uitspraken waarbij de Raad voor Vergunningsbetwistingen zich zou hebben uitgesproken over de doorstroming of de luchtkwaliteit, is niet juist. Daar heeft de raad zich niet over uitgesproken. Hij heeft gewoon gezegd dat in het kader van de MER-screening de informatie die is aangeleverd, niet voldoende was en dat bepaalde aspecten niet genoeg bekeken zijn. Dat is het. Dat zonder een oordeel te vellen in deze of gene richting. Ik blijf er wel van overtuigd dat een dergelijke weefstrook daar broodnodig is voor een betere verkeersveiligheid, voor een betere doorstroming en dus ook voor een betere luchtkwaliteit.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Op dit moment is dit een dovemansgesprek. Ik kan u nog een aantal passages van de Raad voor Vergunningsbetwistingen voorleggen, waarbij gesteld wordt dat er “vermoedens worden vastgesteld dat de aanvrager de kenmerken van de omgeving, de potentiële milieu-effecten van het gevraagde project en de cumulatieve effecten met de andere projecten niet, dan wel onvolledig, in de project-MER-screeningsnota heeft vermeld.” Over de capaciteitsuitbreiding wordt ook zeer duidelijk gezegd – dat komt niet uit de nota's van de verzoekende of verwerende partij, het is de Raad voor Vergunningsbetwistingen die het zelf zegt – : “Die capaciteitsuitbreiding lijkt toch te zijn zoals vastgesteld.”

Ik denk dus dat u dit arrest veel ernstiger moet nemen dan u vandaag doet. Dit lijkt me wel degelijk een precedent, ook wat de plannen betreft die de Vlaamse Regering in de toekomst nog heeft voor het aanleggen van spits- en weefstroken. Trouwens, ik sta niet alleen met die opmerking. Ook een aantal juridische specialisten hebben gesignaleerd dat dit wel eens een precedent zou kunnen zijn waar we in de toekomst rekening mee moeten houden. Ik hoor u zeggen dat u hier en daar wat zal aanpassen, dat u de aanvraag opnieuw zult doen en dat het probleem dan van de baan is. Volgens mij niet, maar we zullen zien wie er gelijk heeft.

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 maatregelen die de Vlaamse waterwegbeheerders treffen naar aanleiding van de aanhoudende droogte – 2380 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Vorig jaar heb ik een gelijkaardige vraag gesteld, omdat we ook toen een periode kenden van zeer warm weer, met weinig neerslag, een beetje zoals nu. Ik heb wel de indruk dat de problematiek nu iets anders is, dat ze iets kleiner is. De overheid legt minder maatregelen op, en de lokale besturen moeten minder maatregelen treffen. Toch is voor het bevaarbaar houden van onze waterwegen een laag waterpeil door droogte problematisch. De waterwegbeheerders nemen al enkele jaren een reeks maatregelen om de problemen te beperken. Zo moesten vorig jaar binnenschepen op het Albertkanaal in groep door de sluis van Wijnegem om zo water uit te sparen. Voor de pleziervaart werden er nog stringentere maatregelen genomen. Ook dit jaar ondervinden we in juni en juli een aanhoudende droogte.

In die context heb ik de volgende vragen: zorgt de aanhoudende droogte momenteel al voor problemen voor de binnenvaart? Zo ja, welke?

Bent u van oordeel dat de waterwegbeheerders vandaag over een beter uitgerust instrumentarium beschikken dan vorig jaar om proactief maatregelen te nemen om het effect van de droogte op de binnenvaart te beperken?

Welke maatregelen nemen de waterwegbeheerders deze zomer ten gevolge de aanhoudende droogte? Welke maatregelen of mogelijke stappen kunnen er zeer binnenkort nog volgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is niet dat er zich nu door de droogte heel specifieke of grote problemen manifesteren inzake de binnenvaart, wat niet wegneemt dat we er wel proactief mee bezig zijn. We hebben dit jaar een droogtecommissie opgericht, waarbij we de droogte-indicatoren als een soort waarschuwingssysteem opvolgen en waarbij we proberen te anticiperen op de droogtesituatie over alle waterwegbeheerders en bevoegdheden heen. De droogtecommissie moet op een gestructureerde wijze zorgen voor afstemming van waterbesparende maatregelen en informatie-uitwisseling in periodes met waterschaarste en droogte. Op het niveau van De Vlaamse Waterweg nv – voor alle duidelijkheid: wij bevinden ons op het niveau van de bevaarbare waterlopen – zijn de droogte-indicatoren geïnspireerd op de ervaringen van het vorig droogtejaar 2017. Dat laat ons toe om nu veel meer te anticiperen en het water te verdelen over de waterwegen en waterlopen, en bijvoorbeeld in communicatie te treden met polderbesturen die water inlaten in de polders.

In deze lange periode van droogte werden enkele algemene maatregelen vooropgesteld, onder meer een actieve waterallocatie naar de kustregio; een dynamisch stuwbeheer met als doel om maximale streefpeilen aan te houden in panden die een bufferfunctie vervullen, als buffer voor panden waar een hogere watervraag is; het afdichten van stuwconstructies met verlies; en het systemisch verwerken van de vele watercaptatie-aanvragen en een eerste communicatie naar de nautische sector omtrent de toestand en evolutie van de droogte en waterstanden. De situatie wordt continu opgevolgd en heeft wel al geleid tot een hele serie van concrete ingrepen op verschillende tracés. Bijvoorbeeld in de IJzer

en kustzone is de IJzer momenteel 20 centimeter onder haar normaalpeil gezakt, waardoor een waarschuwing voor beperktere diepgang relevant wordt. Er werden diepgangbeperkingen ingesteld op verschillende trajecten, bijvoorbeeld op het traject Nieuwpoort-Fintele, waar de diepgang beperkt is van 1,80 tot 1,90 meter naar 1,60 meter. Op het Albertkanaal en de Kempische kanalen is door de droogte de afvoer van de Maas gedaald van ongeveer 300 kubieke meter per seconde half juni naar minder dan 100 kubieke meter per seconde vandaag. Dat is dus een vermindering van een derde. Gezien de lagere Maasafvoeren, die onder meer dienen voor het handhaven van de waterpeilen in het kanalenstelsel Albertkanaal-Kempense kanalen, hebben we ook hier reeds enkele waterbesparende maatregelen moeten treffen om enerzijds te voldoen aan het Maasafvoerovereenkomst – want we zijn daar bijna contractueel toe verbonden – en anderzijds de waterpeilen in het kanalenstelsel te waarborgen.

De ingevoerde maatregelen omvatten het stilzetten van de waterkrachtcentrale op het sluizencomplex van Wijnegem en het terugpompen van het schutdebiet van de sluizencomplexen van Olen en Ham.

De waterstand van het kanaal naar Charleroi is natuurlijk ook laag. Normaal is de maximale diepgang op de vaarweg van het kanaal 2,5 meter. Tussen sluis 9 in Ruisbroek en sluis 6 in Lembeek, een traject van ongeveer 11 kilometer, is de maximaal toegelaten diepgang naar Charleroi ten gevolge van de lage waterstand en het gebrek aan voedingwater 2,3 meter. Aangezien het hellend vlak van Ronquières defect is, is de scheepvaart op het kanaal sowieso beperkt.

Ter hoogte van de sluis in Zemst wordt water van het benedenpand stroomafwaarts naar het bovenpand van het Zeekanaal Brussel-Schelde teruggepompt. Tevens wordt bij hoogtij op de Zeeschelde ter hoogte van de sluis van Wintam water in het Zeekanaal Brussel-Schelde gelaten. Voor de Boven-Schelde en de Zeeschelde wordt gewerkt met een minimumdebiet van de Boven-Schelde ter hoogte van de stuw in Merelbeke. Zo wordt voorzien in een vermindering van de vertroebeling en de verzilting van de Zeeschelde.

Los van die concrete maatregelen kunnen nog meer algemene en drastische maatregelen worden genomen, zoals een verbod op extra captaties uit waterwegen en, bij uitbreiding uit alle al dan niet rioolgebonden onbevaarbare waterlopen, een aan de situatie gebonden sluisplanning of minder frequente schuttingen in de grootste sluizen, met voorrang voor de beroepsvaart. Dit wordt, voor alle duidelijkheid, momenteel nog niet toegepast, maar het zouden hypothetische maatregelen kunnen zijn. In elk geval wordt de situatie op de voet gevolgd. We doen er uiteraard alles aan om de economische impact op de binnenvaart maximaal te beperken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is goed dat er lessen uit het verleden worden getrokken. Het gaat om het heel recente verleden, namelijk vorig jaar. U hebt een aantal concrete maatregelen opgenoemd. Ik heb echter nog een vraag. Er zijn uiteraard een aantal grensoverschrijdende waterlopen. De problematiek is uiteraard dezelfde. Er zijn afspraken met Nederland en Frankrijk over wat er dan gebeurt. Worden die afspraken geactualiseerd? Is er overleg tijdens droogteperiodes? Hoe gaat dat in zijn werk?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat Nederland betreft, is de problematiek van de Maas het belangrijkste. De contacten lopen goed. Er zijn concrete engagementen die op dergelijke casuïstiek anticiperen. Er zijn concrete afspraken inzake de toevoer

van water van de Maas in de richting van de Vlaamse waterlopen. Er zijn natuurlijk ook afspraken met de Fransen. Dat wordt in samenspraak gemonitord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.