

C261 – OPE21

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

30 mei 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de plaats van vrachtwagens in een duurzaam parkeerbeleid	1
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het niet naleven van de afspraken die gemaakt zijn bij het mobiliteitsoverleg in de zuiderrand van Antwerpen	3
Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de multimodale ontsluitingsproblematiek van de haven van Zeebrugge en de regio Noord-West-Vlaanderen	5
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voor Vlaamse schippers erg nadelige beperking van binnenvaartcabotage in Frankrijk	8
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over steun voor onderhoudsbaggerwerken	10

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de plaats van vrachtwagens in een duurzaam parkeerbeleid

De voorzitter: Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, voor het parlement is dit wellicht niet zo'n zwaarwichtig probleem, maar voor de betrokkenen wel. Met het oog op een meer leefbare maatschappij wil ik graag uw visie kennen, mevrouw de minister.

De jongste jaren werd en wordt terecht veel aandacht besteed aan de mobiliteitsproblematiek in het algemeen en in onze steden en gemeenten in het bijzonder. In de mobiliteitsconvenants zijn in dit kader onder andere een aantal flankerende maatregelen opgenomen, met of zonder subsidies door de overheid. Die maatregelen moeten de publieke betrokkenheid verhogen, de mobiliteitseffecten aanpakken, de druk op het leefmilieu door verkeer en vervoer en de bijbehorende infrastructures verminderen. Ook activiteiten die tot doel hebben een duurzaam parkeerbeleid te voeren, kunnen hierbij aan bod komen.

Net in het kader van het duurzaam parkeerbeleid werd mijn aandacht recent gevestigd op een aspect dat mijns inziens verwaarloosd werd. We zien steeds meer vrachtwagens die geparkeerd staan in woonwijken en langs gewestwegen. Vaak zijn het vrachtwagens van bedrijven, al zorgen die meestal zelf voor parkeerplaats. Aan de andere kant hebben we de zelfstandigen die een plaats toegewezen krijgen of hun vrachtwagen parkeren op plaatsen die daar niet echt geschikt voor zijn.

Ik kreeg hierover vragen van bewoners van een gemeente waar via het gemeentebesluit en -reglement werd beslist dat aan de rand van een sociale woonwijk een parkeerstrook voor vrachtwagens komt. Ik moet u de overlast voor de onmiddellijke omgeving nauwelijks schetsen. Niet alleen dat ze er staan, maar ook het feit dat ze 's morgens vroeg en zelfs in het weekend starten, is een belasting voor de omwonenden. Het gaat niet op om dit onder de lokale autonomie te rangschikken, want

er bestaat wel een lokaal reglement, maar met de betrokkenen werd geen rekening gehouden. Ik vraag me af of dit probleem overal in Vlaanderen voorkomt of niet.

Mevrouw de minister, is de problematiek van parkerende vrachtwagens van – vooral – zelfstandige truckers in de bebouwde kom u bekend? Doet het probleem zich ook voor met transportbedrijven en in welke mate? Ik denk dat dit heel anders ligt, maar misschien hebt u andere informatie. In hoeverre wordt deze materie door de Vlaamse overheid opgevolgd en/of in beleidsmaatregelen omgezet? Kunnen, supplementair aan de eventuele beleidsmaatregelen, in de mobiliteitsconvenants flankerende maatregelen worden opgenomen om de groeiende parkeerdruk en overlast die worden veroorzaakt door dit fenomeen, op te vangen of te vermijden? Aan welke maatregelen denkt u dan?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, volgens mij doet dit probleem zich steeds frequenter voor. Ik werd onlangs ook met een dergelijke situatie geconfronteerd. Er bestaat blijkbaar een politiereglement dat zegt dat vrachtwagens van meer dan 7,5 ton niet langer dan 8 uur ergens mogen parkeren. Daarmee blijft het probleem wel bestaan voor de truckers die door hun baas met hun vrachtwagen naar huis worden gestuurd. Elke gemeente moet op zoek gaan naar een manier om aan de rand van de gemeente een parkeermogelijkheid te creëren. Ik weet dat dat makkelijker gezegd dan gedaan is. Dit valt onder de lokale bevoegdheden.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Dit is inderdaad een probleem dat zich vooral op lokaal vlak afspeelt. Zoals mevrouw Vanderpoorten zegt, wonen de zelfstandige truckers vaak zelf in een sociale woonwijk of een bebouwde kom. Ze zitten met het probleem: waar moet ik mijn truck kwijt? Dat is hun kostwinning.

Er bestaat inderdaad een verkeersreglement, mevrouw Van den Eynde, dat zegt dat een vrachtwagen van meer dan 7,5 ton niet langer dan 8 uur mag parkeren in een bebouwde kom. De Europese wetgeving echter zegt dat een vrachtwagen minimum 9 uur per dag moet

stilstaan en de chauffeur moet rusten. Dat is een tegenspraak.

U beweert ook, mevrouw Van den Eynde, dat de chauffeurs met hun vrachtwagen naar huis worden gestuurd. Ik heb zelf een transportbedrijf. Vaak willen de chauffeurs zelf liever met hun truck naar huis rijden, zeker als ze verder weg wonen. Vaak is dat een specifieke vraag. Op die manier hebben ze geen eigen voertuig nodig om zich te verplaatsen naar hun werk. Bovendien winnen ze tijd. Wie op een uur rijden van de zaak woont, is niet geneigd om 's morgens én 's avonds een extra verplaatsing van een uur te maken. Dat gebeurt ten eerste op eigen kosten en ten tweede zorgt dat voor tijdverlies.

U stelt voor om gemeentelijke parkeerterreinen in te richten. In theorie vormt dat geen enkel probleem, maar wie draagt dan de verantwoordelijkheid en wie zorgt voor de veiligheid? Welke gemeente is er bereid om grote parkeerterreinen aan te leggen op kosten van de gemeenschap? Het is, geloof ik, een complex probleem. Ik zou graag weten hoe u dat ziet, mevrouw de minister. Misschien kunt u een oplossing bieden in samenwerking met de gemeenten.

De heer Frans Peeters: Het probleem werd correct geschetst. Niet alleen het lawaai van de startende vrachtwagens veroorzaakt overlast, ze zorgen ook voor verkeersonveiligheid. Soms zijn ze 's nachts slecht zichtbaar, ze staan in rijen achter elkaar enzovoort.

In mijn stad is een parkeerhaven aangelegd in het centrum. In de week wordt die niet gebruikt, maar in het weekend staat ze stampvol. De problemen hebben te maken met verliestijden zoals de heer Van Aperen heeft geschetst, en met de veiligheid. Een goed gebruikte parkeerhaven zal wellicht een bewaakte parking zijn.

De materie is complex. Misschien moeten de gemeenten en de Vlaamse overheid samen naar oplossingen zoeken in het kader van de mobiliteitsconvenants.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het feit dat zoveel collega's zich aansluiten bij deze vraag, toont aan dat dit effectief een probleem is, dat zich weliswaar vooral op het lokale niveau voordoet.

In het kerntakendebat dat tijdens de vorige legislatuur werd gehouden, werd het parkeerbeleid heel duidelijk omschreven als een gemeentelijke kerntaak waarbij de gemeenten de volledige verantwoordelijkheid zouden moeten dragen. De verantwoordelijkheid van het gewest zou beperkt blijven tot de park-and-rideparkings, aan-

sluitend op gewestwegen. Toch maakt het algemene parkeerbeleid deel uit van het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Vanuit die benadering is het probleem van parkerende vrachtwagens in de bebouwde kom me bekend. Ik kan niet bevestigen of dit effectief een probleem is van zelfstandige vrachtwagenbestuurders. Er is geen onderzoek dat dit kan bevestigen. Om dit te weten te komen, is verder onderzoek vereist.

Het Vlaamse Gewest is wel bezig met deze problematiek. In maart van dit jaar heeft mijn administratie een dienstorder uitgevaardigd. Carpoolparkings moeten zodanig uitrust worden dat ze ook ruimte bieden voor parkerende vrachtwagens. Op een aantal carpoolparkings is er momenteel al een klein gedeelte dat uitsluitend en permanent is voorbehouden voor vrachtwagens. Op dit gedeelte zijn ofwel vakken van aangepaste grootte gemarkeerd, ofwel zijn er geen plaatsen gemarkeerd en is een verkeersbord aangebracht dat parkeren door vrachtwagens toelaat. Elders mogen de vrachtwagens nu nooit parkeren, ofwel omdat de markeringen kleinere vakken afbakenen, ofwel omdat er een verkeersbord staat dat enkel parkeren door personenwagens toelaat. Hierdoor worden deze parkings niet altijd maximaal benut.

In de dienstorder staat dat het wenselijk is dat op een aantal carpoolparkings, met een geschikte inplanting, minstens een aantal parkeerplaatsen ook door lang parkerende vrachtwagens kunnen worden gebruikt tijdens de weekends of 's nachts, wanneer er weinig aan carpooling wordt gedaan. Daarom is het aangewezen om minstens op een deel van dergelijke carpoolparkings geen dwarse grondmarkeringen meer aan te brengen tussen de individuele parkeerplaatsen voor personenwagens en enkel aan het begin van de parking het verkeersbord 'parkeren toegelaten' aan te brengen en verder geen verkeersborden meer die het parkeren op die plaatsen toelaten. Op die manier kan deze ruimte, met een minimum aan signalisatie, optimaal benut worden door alle soorten voertuigen zonder dat ze elkaar hinderen.

In het kader van de mobiliteitsconvenants werd binnen de task force Mobiliteitsconvenant recent een werkgroep opgericht die de algemene parkeerproblematiek moet bekijken en oplossingen naar voren moet schuiven die de basis kunnen vormen voor een parkeerbeleid in Vlaanderen. Momenteel wordt in deze werkgroep een werkschema opgebouwd met de belangrijkste elementen die door de werkgroep moeten worden bekeken. Het probleem van de parkerende vrachtwagens zal daar in elk geval deel van uitmaken.

Het betreft hier dus voornamelijk een bevoegdheid van de lokale besturen, maar zoals voor andere domeinen

moet het Vlaamse mobiliteitsbeleid flankerend en ondersteunend kunnen werken.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten: Is er een timing vooropgesteld voor de werkzaamheden van die werkgroep?

Minister Kathleen Van Brempt: Die werkzaamheden sluiten aan bij de herziening van het mobiliteitsconvenant. Dat gebeurt dus nog dit jaar. Ik zal u de exacte timing meedelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het niet naleven van de afspraken die gemaakt zijn bij het mobiliteitsoverleg in de zuiderrand van Antwerpen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, momenteel loopt in Mortsel het openbaar onderzoek naar fase twee van de doortrekking van de tramlijn richting Boechout, op initiatief van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Deze week wordt het openbaar onderzoek opgestart in Boechout.

Het is maanden stil geweest rond dit dossier, maar nu blijkt dat de BAM in het voorjaar van 2007 de werkzaamheden wil laten opstarten. Groot was de verbazing bij veel betrokkenen in de regio, want tijdens een commissievergadering had minister Peeters een overleg beloofd met de burgemeesters van de zuiderrand van Antwerpen. Ook u bent daarop ingegaan, mevrouw de minister. U hebt een commissievergadering gehouden met de burgemeesters van de zuiderrand om de verkeersproblematiek nader te bekijken. Ook het kabinet van minister Peeters was daarbij aanwezig.

Het overleg volgde op 27 april. Via de pers kon ik vernemen dat u in de regio wat meer creativiteit wenst om door intergemeentelijke aanpak te zoeken naar oplossingen voor het sluipverkeer. Een oriëntatiestudie die tegen het einde van het jaar af moet zijn, moet de problemen en de gevolgen van dat sluipverkeer in kaart brengen. De aanleg van nieuwe verbindingswegen is niet uitge-

sloten, en ook de geplande werken in Mortsel zouden opnieuw ter discussie worden gebracht.

Nog geen maand later blijkt echter geen sprake meer te zijn van een herziening van de geplande werken, want zoals eerder gezegd, is het openbaar onderzoek voor de doortrekking van de tramlijn richting Boechout inmiddels opgestart. De burgemeesters van de zuiderrand waren blijkbaar al niet erg opgezet met nog maar eens een studie omdat dit veelal uitstel betekent van de concrete aanpak. Ook de burgemeesters van Ranst en Zandhoven voelen zich betrokken partij in de mobiliteitsproblematiek van de zuiderrand, want door de flessenhalzen van Mortsel verplaatst het verkeer zich naar de gewestwegen in Zandhoven en Ranst.

Intussen, mevrouw de minister, doet u een oproep om meer autovrije straten in steden en gemeenten in te voeren. Een autoluwe stad of gemeente kan echter niet zonder goede ontsluitingswegen en een vlotte doorstroming van het verkeer op de gewestwegen. Op dat vlak pleit het Vlaamse Gewest mijns inziens schuldig. Een vlotte doorstroming van het verkeer kan enkel door de gewestwegen ten volle te benutten, en ze niet langer te herleiden tot eenvakbanen.

Mevrouw de minister, waarom is de opstart van het openbaar onderzoek voor de doortrekking van de tramlijn richting Boechout opeens in een stroomversnelling gekomen, terwijl de formele belofte werd gedaan op het overleg om alle geplande werken in Mortsel te herbekijken? Op welke manier zal een oriëntatiestudie worden opgemaakt voor de mobiliteitsproblematiek in de zuiderrand? Is de aanleg van nieuwe verbindingswegen een mogelijke oplossing om een vlotte verkeersdoorstroming te kunnen genereren? Binnen welke termijn is een realisatie mogelijk? Zijn uzelf en minister Peeters nog langer van plan om alle gewestwegen met tweevakbanen te herleiden tot eenvakbanen? Lijkt een herziening van de indeling van de gewestwegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet wenselijk gelet op de hoeveelheid wagens die gebruik moeten maken van deze gewestwegen, om de dorpskernen in stedelijke gebieden te ontlasten?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik stel vast dat een aantal dossiers door elkaar worden gehaald. Het is belangrijk die opnieuw uit elkaar te trekken, onder meer voor het begrip van de timing van elk dossier.

Tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 maakt deel uit van het Masterplan Antwerpen. Bij besluit van 22 juli 2005 legde de Vlaamse Regering de planning van het Masterplan vast. Hierbij werd de uitvoering van dit open-

baarvervoersproject vastgelegd voor de periode 2006-2008. Als gevolg van deze beslissing heeft de BAM, na overleg met alle betrokken partijen, begin mei 2006 de aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning bij AROHM ingediend. Dat gebeurde niet alleen voor de tweede fase van tramlijn Mortsel-Boechout, maar ook voor de eerste fase van tramlijn Deurne-Wijnegem en de tramstelplaats Deurne. De normale procedure bestaat erin dat AROHM deze aanvraag voor advies doorstuurt naar de verschillende betrokken instanties, dus ook aan de betrokken gemeente Mortsel. De gemeente moet dan binnen de tien dagen een openbaar onderzoek opstarten. Er is dus zeker geen sprake van een stroomversnelling van de opstart van het openbaar onderzoek. Het dossier wordt behandeld zoals de Vlaamse Regering dat heeft beslist, en mijn communicatie erover is duidelijk.

Voor alle duidelijkheid: er is nooit gesteld dat de tweede fase van de tramverlenging naar Boechout in vraag zou worden gesteld. Zo'n beslissing zou haaks staan op de geest van het Masterplan en het mobiliteitsbeleid voor de regio. Op het overleg met de burgemeesters uit de zuidooststrand van Antwerpen van 27 april is afgesproken een oriëntatienota over het sluipverkeer in de regio op te stellen. Het is de bedoeling om in deze nota te focussen op het sluipverkeer, en niet op de algemene mobiliteitsproblematiek. De studie moet in de eerste plaats een inzicht opleveren in de problemen met het sluikverkeer in de regio. Dat moet niet gebeuren via een nieuwe studie, maar via een overzicht van bestaande studies en visies van de betrokken actoren. Dat moet leiden tot een voorstel met prioriteiten van getoetste oplossingen voor het sluikverkeer. Dat voorstel moet in overleg met de betrokken burgemeesters en de lokale besturen tot stand komen. De studie moet alle mogelijke oplossingen analyseren. De aanleg van nieuwe verbindingswegen is één van de mogelijke oplossingen die worden bekeken en getoetst, maar ook oplossingen via het openbaar vervoer komen aan bod.

Er werd gevraagd of de ministers nog altijd van plan waren om alle gewestwegen met tweevaksbanen te herleiden tot éénvaksbanen. Volgens mij gebeurt dat niet voor alle gewestwegen. De N1 en de N10 in Mortsel zijn geselecteerd als secundaire weg van type III in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Dat houdt in dat de hoofdfunctie van deze wegen het garanderen van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en het fietsverkeer omvat. Dat is de doelstelling. De verbindingfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan de organisatie van het openbaar vervoer en het fietsvervoer. De aanpassing van gewestwegen, hetzij van twee rijstroken naar één rijstrook, hetzij de aanleg van bijkomende rijstroken, gebeurt steeds nadat daarover een studie is opgemaakt. Op dit moment is men met een streefbeeldstudie bezig voor de R11 waarin deze problematiek wordt bekeken.

De herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt voorbereid. Het statuut van verschillende gewestwegen in het gebied is evenwel bindend vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Ruimtelijke ordening is echter een bevoegdheid van minister Van Mechelen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, het antwoord ontgoocht me. In het Masterplan is inderdaad in de verlenging van de tramlijn naar Boechout voorzien. In een persmededeling staat echter ook dat de burgemeester van Mortsel heeft toegegeven dat alle geplande werken opnieuw moeten worden bekeken. Mijns inziens geldt dat ook voor de verlenging van de tramlijn. De N1 en de N10 moeten in het plan voor een vlotte doorstroming zorgen van het verkeer dat niet met de auto, maar met het openbaar vervoer en de fiets gebeurt. Iedereen wordt bediend, maar niet de autobestuurders. De minister moet toch beseffen dat er in de streek geen enkele andere gewestweg is die het autoverkeer van de N1 en N10 kan opvangen. Alle andere wegen, ook de wegen door de dorpskernen, zijn al overbelast. De zaken worden dus op hun kop gezet.

Ik deel de mening van de burgemeesters van de zuiderstrand over de studie. Ze zijn niet gelukkig dat u opnieuw gaat studeren. Ondertussen heeft de gouverneur me meegedeeld dat er een multimodaal verkeersmodel voor de regio bestaat. Ik stel voor dat u met hem contact opneemt om na te gaan wat de stand van zaken is. Op basis daarvan kunt u dan het huiswerk overdoen, zodat een oplossing voor de zuiderrand uit de bus komt. De toestand is echt niet langer houdbaar.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben niet verantwoordelijk voor de uitspraken van anderen, maar wel voor de mijne. Ik heb nooit gezegd dat de verlenging naar Boechout opnieuw moet worden bekeken. Het zou bijzonder dom zijn om die verlenging te schrappen, want die moet ervoor zorgen dat meer mensen een alternatief voor de auto kiezen. Die verlenging is een van middelen om de mobiliteitsproblemen in de streek weg te werken.

U woont duidelijk niet in het centrum van Mortsel. Als u er zou wonen, zou u beseffen dat het niet langer kan dat gewestwegen die dorps- en stadskernen doormidden snijden, worden gebruikt als tweevaksverbindingswegen waarop men met hoge snelheid rijdt. Wij durven te kiezen voor een voorrang voor fietsers en

gebruikers van het openbaar vervoer. Dat is een duurzame oplossing die de mensen van Mortsel ademruimte geeft. *(Opmerkingen van mevrouw Van den Eynde en de heer Huybrechts)*

Ik kom meer in Mortsel dan u. De verlening van de tramlijn moet soelaas bieden. Het zou erg kortzichtig en dom zijn om de verlenging af te voeren.

Ik heb met de burgemeesters rond de tafel gezeten. *(Opmerking van mevrouw Van den Eynde)*

U was er niet. Ik heb met hen goede afspraken gemaakt. Ondanks het feit dat een aantal zaken een lokale bevoegdheid zijn, denk ik dat ze heel tevreden waren dat het gewest met een flankerend en ondersteunend beleid wil helpen zoeken naar oplossingen voor prangende problemen. Het wegwerken van het sluikverkeer is een taak van ons allemaal. Als minister van Mobiliteit wil ik mijn verantwoordelijkheid opnemen, maar dat zal niet kunnen met een eenzijdig beleid dat ertoe leidt dat de mensen steeds meer de auto nemen om zich te verplaatsen. Dat is voor Mortsel, de gehele zuiderrand van Antwerpen en geheel Vlaanderen onleefbaar. De multimodale aanpak van de Vlaamse Regering moet er onder meer voor zorgen dat er leefbare dorps- en stadskernen komen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de multimodale ontsluitingsproblematiek van de haven van Zeebrugge en de regio Noord-West-Vlaanderen

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Op maandag 8 mei 2006 organiseerde het Zeebrugse havenbestuur, de MBZ, Voka West-Vlaanderen en APZI een congres over de haven- en regio-ontsluiting in het noorden van West-Vlaanderen. U was daar ook aanwezig, mijnheer de minister.

Het congres had uitdrukkelijk de bedoeling om de infrastructuurwerken voor een betere ontsluiting van de Zeebrugse haven via de weg, het water en het spoor in een stroomversnelling te brengen. De komende jaren verwacht de haven van Zeebrugge een aanzienlijke toename van de trafiek door de ingebruikname van nieuwe con-

tainerterminals in de westelijke voorhaven. Dat zou een verdubbeling van het containervolume in de komende drie jaar inhouden. De haven verwacht eveneens de herneming van roro-trafiek door de realisatie van een aantal nieuwe roro-verbindingen met Scandinavië en Zuid-Europa, en de groei van de door de Vlaamse Regering uitdrukkelijk bepleitte distributiefunctie met onder andere de verdere uitbouw van toegevoegde waarde creërende activiteiten.

Dat de ontwikkelingen in en rond de haven een positieve impact hebben op de economische ontwikkeling mag duidelijk zijn. In de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn driehonderd bedrijven actief. Volgens de gegevens van de Nationale Bank van België tot 2002 – de cijfers worden met anderhalf jaar vertraging bekendgemaakt – realiseren die bedrijven een toegevoegde waarde van 687 miljoen euro. De directe tewerkstelling in de havenzone bedraagt 9.783 banen. Indirect worden nog eens zoveel mensen tewerkgesteld.

Niettegenstaande deze fraaie resultaten dreigen er donkere wolken aan de hemel. Zo is het een publiek geheim dat de ontsluiting van deze haven vanuit het achterland gedurende jaren door diverse regeringen uitgesteld is. Het resultaat is een haven die perfect bereikbaar is vanuit de zee, maar slechts met hindernissen toegankelijk is vanuit het hinterland.

Het is genoegzaam bekend dat de huidige weginfrastructuur de snelle groei van de haven in het voorbije decennium niet heeft kunnen bijbenen en bijgevolg steeds meer ontoereikend wordt om de groeiende verkeersstromen op te vangen. De mobiliteit en de leefbaarheid in het noorden van de provincie West-Vlaanderen komen daardoor ernstig in het gedrang. De infrastructuur van de verschillende transportmodi heeft nooit geanticipeerd op de trafiekgroeiverwachtingen. Alle transportmodi ondervinden de problemen op hun weg van en naar de haven. De spoorweginfrastructuur is beperkt tot slechts twee sporen. Het transport via de binnenvaart zit in een structurele impasse. Het transport over de wegen wordt geconfronteerd met een amalgaam van knelpunten, enge dorpskernen zoals Lissewege en Zeebrugge, rotondes, sluisen, spoorwegovergangen en ontelbare verkeerslichten. Deze talrijke bottlenecks leggen een hypotheek op de toekomst van de haven.

Ik overloop de verschillende soorten ontsluiting, om te beginnen de ontsluiting over de weg. De transportvereniging SAV berekende vorig jaar het jaarlijkse verlies voor de sector op het traject van en naar Zeebrugge op 50 miljoen euro. Deze Vlaamse Regering heeft, via middelen uit het FFEU voor gevaarlijke punten, de uitdrukkelijke bedoeling om verschillende gelijkgrond-

se kruispunten op de N31 Brugge-Zeebrugge weg te werken. Na bijna tien jaar studies en MER's werden pas de voorbije maanden enkele eerste stappen gezet: de aanbesteding voor de intunneling van de N31 onder de Astridlaan en het wegwerken van het kruispunt Witte Molenstraat. Het door de Vlaamse Regering goedgekeurde ontwerp van gewestelijk RUP Chartreuse voorziet in de uitvoering van een ongelijkvloerse aansluiting van de Chartreuseweg met de N31 via een brug. Wat het kruispunt van de N31 met de Tillegemdreef betreft, wil men een ongelijkvloerse voetgangersverbinding realiseren, maar is men nog niet verder dan een startnota.

Wat moet er echter gebeuren met de andere kruispunten op de N31 in de richting van Zeebrugge? Met betrekking tot de aanleg van de zogenaamde AX, een nieuwe hoofdweg vanaf Westkapelle tot de N31 waarbij de bestaande zuidelijke havenrandweg zou worden geïncorporeerd, bestaan nog tal van vragen omtrent het tracé en de congestieproblemen bij de Herdersbrug over het Boudewijnkanaal. De burgemeester en het schepencollege van Knokke-Heist willen alvast niet dat het tracé van de AX op het grondgebied van hun gemeente loopt omdat men naast een aantasting van de leefbaarheid vreest dat het onvermijdelijk doorkruisen van vogelrichtlijngebieden binnen de gemeente zal moeten worden gecompenseerd.

De tweede ontsluiting is die over het water. Naast de uitwerking van het estuaire project waarbij de Vlaamse overheid nog steeds wacht op de Europese goedkeuring, is er ook de binnenvaartontsluiting. Wat de binnenvaartontsluiting betreft, verklaarde de minister zich bereid een forum op te richten dat een maatschappelijk draagvlak voor de binnenvaartontsluiting richting Zeebrugge moet realiseren. De minister zei dat een klassiek Noorderkanaal naar het kanaal Gent-Terneuzen niet langer een optie is, maar wel een project dat aansluiting vindt op de Schelde-Seineverbinding, waarbij de verbinding richting Noord-Frankrijk en de regio van Parijs het doel is. Het gaat dan meer bepaald om de opwaardering van het afleidingskanaal van de Leie, het Schipdonkkanaal, met éénrichtingsverkeer met gabariet voor klasse VB voor het gedeelte tussen de Franse grens en Schipdonk. De aanpak van het afleidingskanaal tussen Deinze en Schipdonk zou dan vanaf Schipdonk tot in Zeebrugge kunnen worden doorgetrokken.

De ontsluiting over het spoor is weliswaar een federale bevoegdheid, maar Vlaanderen zou hiervoor 13 miljoen euro prefinancieren, meer concreet voor het vormingsstation in Zeebrugge.

De ombouw van de N49 tot hoofdweg A11 loopt na de conformverklaring van het project-MER op 31 augustus 2004 toch grote vertraging op. De AWW West-

Vlaanderen beschikt nochtans sinds vorig jaar over de opmetingsresultaten, onteigeningsplannen enzovoort. Klopt het dat nu weer een aanvullend plan-MER nodig is omdat door de verschuiving van de aslijn van de hoofdweg de hele constructie gedeeltelijk buiten het gebied van het plan-MER zal liggen? Klopt het dat door de noodzakelijke vervangingen van verscheidene bruggen ook de aslijnen van de ventwegen moeten worden verlegd? Klopt het dat men nog twijfelt over wat men nu eerst zal aanleggen: bruggen dan wel ventwegen?

Inzake de ombouw/aanpassing van de N31 Brugge-Zeebrugge tot primaire weg I in de doortocht Brugge wordt in de ongelijkvloerse uitvoering van zes kruispunten voorzien. Wat gaat u doen met de drukke kruispunten N31/Legeweg en N31/Bevrijdingsdag? Wat gebeurt er met de gevaarlijke doortocht door Lissewege en de toegang tot Zwankendamme?

De aanleg van de AX, of de verbinding Westkapelle-Blauwe Toren, gebeurt op een nieuw tracé. Welke tracés worden in het plan-MER onderzocht? Wanneer kan hierover een concrete beslissing worden genomen?

Kunt u meer toelichting geven bij de plannen om de binnenvaartontsluiting van Zeebrugge te doen aansluiten bij het binnenvaartproject Seine-Schelde? Welke stappen zal de Vlaamse overheid nemen om deze plannen concreet gestalte te geven? Kunt u meer toelichting geven bij de beslissingen over prefinanciering van een aantal investeringen in het spoor, met name de werken aan het vormingsstation in Zeebrugge? Wat is hier de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bruyninckx, ik zal de vragen beknopt maar correct beantwoorden.

Het goedgekeurd plan-MER voorziet in de aanleg van ventwegen en de realisatie van twee onder- of bovenbruggen. De opmaak van de onteigeningsplannen voor de realisatie van de ventwegen en de onder- en overbruggingen is gestart. De plannen worden opgemaakt op basis van de gegevens van het goedgekeurde plan-MER.

De kruispunten Legeweg en Bevrijdingsweg zijn tot op vandaag nog niet in een goedgekeurd investeringsplan opgenomen. Voor de verbinding Blauwe Toren-Zeebrugge zal dit jaar een streefbeeldstudie worden aanbesteed.

Het plan-MER, waarvan de kennisgevingsnota op vrij-

dag 19 mei 2006 in plenaire vergadering werd besproken, wordt gemaakt op basis van het eerder opgemaakte streefbeeld. Er zijn geen verschuivingen, noch wijzigingen ten opzichte van dit streefbeeld. Zoals u weet, worden alle varianten onderzocht. Ik heb dat ook op die studiedag gezegd. Knokke en andere gemeenten moeten zich niet nodeloos warmlopen, maar wachten beter rustig af. We zullen de mogelijke alternatieven van de MER beoordelen en daarna een definitieve beslissing nemen.

Op de studiedag werd ook gevraagd naar een andere mogelijkheid voor het Noorderkanaal. Dat werd de 'Seine-Schelde-West' genoemd of de 'Ommegang'. Dat was me vooraf gesignaleerd. Op de studiedag waren de reacties vrij positief zodat ik me daar ook vrij positief over heb uitgelaten. U vraagt naar de stand van zaken, maar dat vergt natuurlijk de nodige tijd. Ik zal daar samen met de betrokkenen de nodige energie in stoppen om dit verder te onderzoeken.

In het verleden zijn er al studies geweest die zelfs door de Europese Commissie werden gesubsidieerd. Zo is er de 'Study of the Seine-Schelde connection towards the Port of Zeebrugge'. Voor de haven van Gent was er de 'Study of the Evergem-lock'. Er is dus al heel wat materiaal aanwezig.

De nieuwe optie moet worden onderzocht in al haar facetten. Er moet dus nog een hele weg worden afgelegd voor ik daarover een uitspraak kan doen. Ik herhaal dat dit een heel interessant alternatief is. U zegt dat we in dat geval het Noorderkanaal kunnen vergeten. Daar hebt u me misschien wat kort geciteerd. Ik denk dat op dit moment het maatschappelijke draagvlak voor dat kanaal niet of heel beperkt aanwezig is. Doordat de reacties vrij positief waren, heb ik me echter geëngageerd om dit te laten onderzoeken.

Momenteel worden de contracten van privaatrecht tussen alle betrokken partijen voorbereid. Er wordt verwacht dat alle contracten tegen de zomer van 2006 kunnen worden ondertekend. Alle werken zouden kunnen starten, zoals gevraagd ten laatste in 2007, maar het is niet uitgesloten dat met bepaalde projecten al in 2006 wordt gestart.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat er geen draagvlak bestaat voor het Noorderkanaal. Dat is niet juist, er is alleen geen politiek draagvlak. Misschien is het wel aan u om daarvoor te zorgen. Ik heb gesprekken gehad met mensen uit de transportwereld en met inwoners van de

betrokken gemeenten, en daaruit bleek dat er wel degelijk een draagvlak is.

Tijdens de week waarin het congres werd gehouden, hebben we een bezoek gebracht aan Zeebrugge. Door het politieke getreuzel van uw voorgangers die allemaal van dezelfde partij waren, is men er niet in geslaagd om een haven die een dergelijke groei tot stand heeft gebracht, op een degelijke wijze te ontsluiten. Het spreekwoordelijke cliché 'Het is vijf voor twaalf' is daarbij zelfs niet meer van toepassing. Er moet op korte termijn dan ook een serieuze inhaalbeweging worden doorgevoerd – en dan heb ik het niet over de heraanleg van een paar kruispunten. De N31 is niet voldoende ontsloten. Daar zal veel meer voor nodig zijn.

Voorzover ik weet, is er de afgelopen jaren voldoende studiewerk verricht en is er voldoende ge-MER'd. Deze regering geeft handenvol geld om iedereen tot in de verste uithoek van Vlaanderen op vrije busbanen te laten rijden, maar ze gaat voorbij aan het economische gegeven dat een haven die niet voldoende ontsloten is, geen toekomst heeft.

Tot slot wil ik u een interview voorlezen van Hugo Van Damme, topman van Barco dat vorige week in het Brugsch Handelsblad stond. Hij zegt over de havenontsluiting het volgende: 'De industriële activiteit in Vlaanderen kent al 20 jaar een neerwaartse trend. Wij hebben wel een enorme troef in handen met Antwerpen en Zeebrugge. Dat zijn de twee belangrijkste havens van Europa. Daar moet onze meerwaarde liggen. De goederen die vroeger bij ons en nu in China en India worden geproduceerd, moeten via onze havens Europa binnenkomen. Hier kunnen wij voor de logistiek en de eventueel toegevoegde waarde zorgen. Daarbij is de ontsluiting van onze havens van primordiaal belang. Onze welvaart kan ervan afhangen.'

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Het gaat hier om een dossier van prioriteiten. Wie alles wil, krijgt niets. Men vergeet immers prioriteiten vast te leggen waardoor men geneigd is zich toe te spitsen op die punten die controversieel zijn.

Mevrouw Bruyninckx, er is inderdaad slechts een beperkt draagvlak voor het Noorderkanaal. Het kost heel veel geld. Over de andere zaken is er geen discussie. Ik stel dan ook voor dat we die punten, zoals het vormingsstation en een aantal kruispunten zoals de N31, uitvoeren. Iedereen wil dat deze punten versneld worden uitgevoerd. Over andere punten bestaat wel discussie.

sie. Het is dan ook beter dat we niet daar de klemtoon op leggen.

Bij infrastructuurwerken moet ook enigszins rekening worden gehouden met de economische rentabiliteit. Eerdere studies over het Noorderkanaal hebben aangetoond dat er heel wat discussie was over de rentabiliteit van het Noorderkanaal. Bovendien is het ook zo dat een kanaal niet stopt aan de grens van een stad. De vraag is dus of er ook een draagvlak bestaat buiten die stad.

Mijnheer de minister, ik roep op om in dit dossier over de ontsluiting van Zeebrugge duidelijke prioriteiten te stellen en die zaken te realiseren waarover een consensus bestaat, in plaats van te dromen en te praten over zaken waarover veel discussie bestaat.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de heer Tavernier zegt hier dat de prioriteiten vastliggen. Ik stel evenwel vast dat alle dossiers die hier worden besproken al vijftien jaar geleden op tafel lagen.

Ik geef een voorbeeld. Waarom werkt men de ombouw van de N49 tot de E34 niet af? Men is al geraakt tot in Zelzate, maar verder niet. Het KB waarin is beslist om die transformatie door te voeren, dateert van de jaren zestig. Ik heb daarover overigens een schriftelijke vraag aan de minister gesteld. Het zou een goede zaak zijn als dat project zou worden afgewerkt, want dat zou veel ellende op de ring rond Antwerpen wegwerken. Waarom werkt men niet gewoon af waarmee men is begonnen? Waarom begint men op twintig plaatsen tegelijk, zonder de projecten af te werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank de sprekers, en in de eerste plaats de heer Tavernier die akkoord gaat met mijn beleid.

De heer Jef Tavernier: Het zou allemaal wat sneller mogen gaan.

Minister Kris Peeters: Het is uw taak om de regering op te jagen, dat is juist. Inzake Zeebrugge zijn mijns inziens de juiste prioriteiten vastgelegd: het Vormingsstation, een aantal baggerwerken die de toegang van de schepen moeten verzekeren en de AX. De AX ontlokt wat discussie, maar we hebben beslist ermee door te gaan. Het is een heel belangrijk project. De noodzakelijke procedures zoals het opstellen van een MER worden afgewerkt, want we willen rechtszaken vermijden.

Volgens mijn informatie is er onvoldoende maatschappelijk draagvlak om het Noorderkanaal te realiseren. Als dat toch het geval is, dan moet dat nog blijken. Verder investeren we zeer veel in het project Seine-Schelde. Het zou bijgevolg spijtig zijn als we niet alle alternatieven, ook voor het Noorderkanaal, zouden onderzoeken. De ontsluiting van Zeebrugge via waterwegen is een van mijn prioriteiten. Een onderzoek van de alternatieven is evenwel nodig, want dat laat toe om oplossingen te integreren in het grote project Seine-Schelde.

Mevrouw Bruyninckx zegt dat ik haar inzake de N31 heb teleurgesteld. Ik wil benadrukken dat het gevaarlijke kruispunt aan de Astridlaan wordt aangepakt. We gooien er 16 miljoen euro tegenaan. Dat is het hoogste bedrag dat we besteden aan het wegwerken van gevaarlijke punten.

De heer Peumans had het over de N49. Het belangrijkste stuk is onder handen genomen. Het is evident dat we daarmee moeten doorgaan en de zaak ook in West-Vlaanderen moeten aanpakken. Ik ben ervan overtuigd dat we dat project tot een goed einde zullen brengen, maar dat vergt tijd. In elk geval kan ik u garanderen dat ik niet in de blunderboeken van onafgewerkte projecten wil terechtkomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voor Vlaamse schippers erg nadelige beperking van binnenvaartcabotage in Frankrijk

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de voor Vlaamse schippers nadelige beperking van binnenvaartcabotage in Frankrijk is een zaak die me tot voor enkele weken geheel onbekend was. Enkele schippers hebben me echter opgezocht om het probleem aan te kaarten. Daarover is ook een artikel in De Scheepvaartkrant verschenen, en in dat artikel worden de schippers opgeroepen om u hierover aan te schrijven. Misschien hebt u al reacties ontvangen.

Op 2 augustus 2005 verscheen in Le Journal Officiel, de Franse tegenhanger van ons Staatsblad, een wet die

zegt dat een binnenschip dat onder buitenlandse vlag vaart slechts 90 opeenvolgende dagen voor Frankrijk bestemde vracht op het Franse grondgebied mag vervoeren. Op 8 januari 2006 is dit verbod nog uitgebreid: de maximumtermijn dat buitenlandse schippers mogen varen op Franse binnenwateren is vastgesteld op 135 dagen, over een periode van 12 maanden. Op een overschrijding van deze termijn staan zware straffen, die variëren van één jaar gevangenisstraf tot boetes van 15.000 euro, een jaarverbod om goederen te vervoeren in Frankrijk of het aan de ketting leggen van het schip gedurende 230 dagen.

Zowel de Vlaamse binnenschippers die in Frankrijk werken als hun Franse collega's zijn verbolgen over deze strenge wetgeving. Iedereen vreest werk te verliezen. De Vlamingen zijn verbolgen omdat de Franse regering het hen simpelweg onmogelijk maakt nog in Frankrijk te werken. Ik verneem trouwens dat in de periode dat het graan wordt vervoerd, Frankrijk vooral een beroep doet op Gentse schippers. De Fransen zijn verbolgen omdat zij niet over de vloot annex laadcapaciteit beschikken om aan de sterk groeiende vraag te voldoen. Daarom zal een groot deel van het moeizaam opgebouwde tonnage van de binnenvaart worden overgenomen door het wegtransport.

Volgens mij is de bewuste Franse wetgeving strijdig met de Europese regelgeving terzake. Ook Frankrijk moet immers het vrij verkeer van goederen en diensten respecteren. Met de steun van België en Nederland heeft Frankrijk een flinke Europese subsidie ontvangen voor het project Seine-Nord. Blijkbaar kiest de Franse regering ervoor, nu het geld binnen is, om terug te plooiën op protectionisme, ten nadele van de solidariteit.

Bent u op de hoogte van de hierboven beschreven, voor Vlaamse binnenschippers erg nadelige Franse wetgeving? Indien ja, wat is uw standpunt? Welke maatregelen kan of gaat u nemen om dit probleem te helpen oplossen? Is er op Europees niveau een oplossing mogelijk? Hebt u over dit dossier reeds contact opgenomen met de Franse autoriteiten om het Vlaamse standpunt kenbaar te maken en aan te dringen op een oplossing? Zo ja, wat was de uitkomst daarvan? Zo nee, plant u alsnog een overleg met uw Franse collega, en welke termijn hebt u daarbij voor ogen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik geef de heer Roegiers gelijk. Cabotage is volgens de Europese regelgeving volledig vrijgemaakt. Destijds, toen ik maritieme wetenschappen studeerde, heb ik dat al geleerd.

De heer Roegiers stelt deze vraag aan de minister die de

Vlaamse binnenscheepvaart onder zijn hoede heeft genomen. Wellicht zal die namens de regering een gedegen antwoord geven, maar hij is niet de man die over dit onderwerp moet worden ondervraagd. Als hierover een lid van de Vlaamse Regering moet worden ondervraagd, dan is het minister Bourgeois, want hij is verantwoordelijk voor de buitenlandse betrekkingen van Vlaanderen. Ook hij zal evenwel weinig of niets in de pap te brokken hebben. Er is maar één persoon die al zijn diplomatieke talenten zou kunnen tentoon spreiden, en dat is minister De Gucht. Van hem verwachten we weinig goeds.

Mijnheer de minister, we weten dat u de binnenvaartsector een warm hart toedraagt. Uiteraard zult u dit dossier zorgvuldig proberen aan te pakken. Ik kijk uit naar uw antwoord en hoop dat u ons iets positiefs zult kunnen vertellen. Ik vrees er evenwel voor.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, met de mogelijkheden die ik heb, probeer ik er alles aan te doen om de problemen weg te werken. Het is evenwel evident dat anderen ook een inspanning zullen moeten leveren. Als ik me niet vergis, is deze vraag al eerder in deze commissie aan bod gekomen. Dit probleem bekommert me zeer, en ik heb ook alert gereageerd.

De Franse wet voorziet in een opvallende interpretatie van de Europese verordening 3921/91. Hierdoor wordt de mogelijkheid om nationale transporten uit te voeren voor rekening van anderen in een andere lidstaat in de tijd beperkt. Mijn standpunt is dat deze bepaling in strijd is met het vrij verkeer van goederen en diensten in de Europese Unie. Dat vrij verkeer is een prioriteit van de EU, maar in de praktijk werken een aantal lidstaten dat tegen. Het economisch nationalisme en de afscherming van de binnenlandse markt is zeker in Frankrijk aanwezig.

Ik heb de Franse minister van Transport een brief gestuurd om kenbaar te maken dat ik verrast ben door deze opvallende Franse interpretatie van die Europese verordening. Ik heb daarin duidelijk gemaakt dat die interpretatie het vrij verkeer van goederen en diensten in Frankrijk belemmert. In mijn brief heb ik de Franse minister gevraagd om te mogen vernemen wat de Franse plannen zijn met betrekking tot de uitvoering van deze wet, in het bijzonder in de noordelijke rivierbekkens.

Ik heb ook een brief naar de ministers Landuyt en Moerman gestuurd om hen mijn bezorgdheid over te maken over de eventuele negatieve gevolgen van deze

Franse wet voor de Vlaamse KMO's en de Belgische binnenvaartsector. Ook minister Bourgeois zal zo'n brief ontvangen.

Ik heb de Nederlandse overheid op de hoogte van deze problematiek gebracht. Ik heb daarbij tevens het voorstellen geuit om dit met de Franse overheid te bespreken.

De zaak is inmiddels ook op het Europese niveau behandeld. Minister Landuyt heeft Europees commissaris Barrot een brief gestuurd. Hij heeft de toestand aangeklaagd en de Europese Commissie verzocht een initiatief te nemen om duidelijkheid in deze materie te verschaffen.

In alle bescheidenheid durf ik te stellen dat we alert op deze problematiek hebben gereageerd. Ik heb de wegen bewandeld die ik als vakminister moet volgen. Ik heb contact opgenomen met een aantal leden van de Vlaamse Regering en van de federale regering. Ik ben zeker dat ik de koninklijke weg heb gevolgd.

Ik heb nog geen antwoord op mijn brief aan de bevoegde Franse minister gekregen. Ik zal het hier niet bij laten. Naar aanleiding van deze vraag om uitleg en van de terecht bezorgdheid die de leden van deze commissie hebben geuit, zal ik er een van de komende dagen bij de bevoegde Franse minister op aandringen alsnog mijn brief te beantwoorden. Ik zal hem meedelen dat we met aandrang naar zijn antwoord uitkijken. Indien deze werkwijze geen resultaat zou opleveren, kan ik de door de heer Penris vermelde ministers inschakelen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank de minister voor de alerte manier waarop hij heeft gereageerd. Indien deze vraag om uitleg al eerder aan bod is gekomen, wil ik me hiervoor verontschuldigen. Ik heb het nagekeken. Misschien is het onderwerp een vorige keer in andere besprekingen aan bod gekomen. Het voordeel van mijn vraag om uitleg is alvast dat de zaak wordt opgevolgd.

De minister heeft blijkbaar nog geen antwoord van de Franse overheid ontvangen. Mijn vraag om uitleg is een reden om zijn vraag nog eens te herhalen en op een antwoord aan te dringen. Aangezien dit onderwerp hier al tweemaal is besproken, zou ik de minister willen vragen elk eventueel antwoord aan de leden van deze commissie over te maken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over steun voor onderhoudsbaggerwerken

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag om uitleg betreft de Vlaamse overheidssteun aan onderhoudsbaggerwerken. Ongeveer een half jaar geleden is onduidelijkheid gerezen over de verantwoordelijkheid voor baggerwerken in getijdendokken. Hierbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen de vaargeul en de commerciële kades. De Vlaamse overheid heeft toen geoordeeld dat zij voor de kosten van de baggerwerken aan de vaargeul van een getijdendok moet instaan. Deze beslissing vloeit voort uit een bepaling in het Vlaams regeerakkoord. Hierin staat duidelijk te lezen dat de Vlaamse overheid de verdere financiering van de onderhoudsbaggerwerken in de aan getijden onderworpen dokken garandeert. In de loop van oktober en november 2005 is onduidelijkheid over de mening van de Europese Commissie en, meer bepaald, van de bevoegde Europese commissaris ontstaan.

Op 30 november 2005 heb ik een actuele vraag over het standpunt en de visie van de Europese Commissie gesteld. De minister heeft toen geantwoord dat hij als Vlaams minister niet kon zeggen of de Europese Commissie Vlaamse overheidssteun voor onderhoudsbaggerwerken zou toelaten. Hij heeft toen verklaard dat hij het antwoord van de Europese Commissie wilde afwachten.

Mijnheer de minister, ik zou dit onderwerp hier weer willen aankaarten. Hebt u inmiddels, na zes maanden, een formeel antwoord van de Europese Commissie over de Vlaamse overheidssteun gekregen? Wat is het standpunt van de Europese Commissie? Komt de Vlaamse overheidssteun in het gedrang, of kan de Vlaamse Regering haar regeerakkoord rigoureus uitvoeren?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder. Ik heb onlangs een vraag om uitleg over de code van goede praktijken voor de binnenvaart en voor het ruimen van slib in de bevaarbare waterlopen ingediend. Zoals iedereen weet, is onze commissievoorzitter veeleer selectief in zijn beoordeling van de ingediende vragen om uitleg. Mijn vraag werd dan ook onontvankelijk verklaard. Ik zie me dan

ook verplicht me bij deze vraag om uitleg aan te sluiten.

Er moeten nog heel veel baggerwerken worden uitgevoerd. Ik weet dat de Vlaamse Regering de binnenvaart verder wil ondersteunen. Om de binnenvaart op de vele Vlaamse waterlopen te kunnen blijven garanderen, zal de Vlaamse Regering nog veel infrastructuurmaatregelen moeten treffen.

Een paar weken geleden ben ik in mijn eigen omgeving met deze problematiek geconfronteerd. Een binnenvaartschip is vastgelopen onder een brug over de Nete. Het gaat hier duidelijk niet om een lokaal probleem: telkens als er problemen met de Royerssluis in Antwerpen zijn, worden de Rupel en de Nete gebruikt als een alternatieve route om het Albertkanaal in Wijnegem te bereiken. Door de getijdenwerking is het niet altijd mogelijk de binnenvaart langs de Rupel en de Nete vlot te laten verlopen. Bovendien is de vaarhoogte van de bruggen over deze rivieren vrij laag.

Mijnheer de minister, ik heb gelezen dat u vorig jaar hard aan de code van goede praktijken voor het runnen van bevaarbare waterlopen hebt gewerkt. U hebt verklaard dat u deze code nog zou evalueren. Wat is de stand van zaken? Een aantal bruggen over bevaarbare waterlopen zijn niet aan de binnenvaart aangepast. Hoe moet het verder met deze bruggen? Hoe zult u de binnenvaart blijven garanderen? Mijns inziens gaat het hier niet om een lokaal probleem. Als in Antwerpen een sluis defect is, moet er een alternatieve vaarroute zijn. Een aantal bruggen in Vlaanderen zijn echter niet hoog genoeg om binnenvaart te kunnen garanderen. Ik vind dat dit probleem moet worden aangepakt.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik wil enkel en alleen mijn verwondering uitspreken over het feit dat een als donkerblauw bekendstaand Vlaams volksvertegenwoordiger hier net een vurig pleidooi voor overheidssteun heeft gehouden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik weet niet waarom de voorzitter van deze commissie de vraag om uitleg over de code van goede praktijken niet heeft ontvankelijk verklaard. Ik kan hier geen oordeel over vellen. Die vraag moet aan de commissievoorzitter zelf worden gesteld.

We moeten uiteraard steeds rekening houden met de timing en met het budget. Dat is in feite zeer eenvoudig. Ik ken de ernst en de hoogdringendheid van een aantal

nog uit te voeren werkzaamheden zeer goed. Ik krijg evenwel met heel veel dossiers en met beperkte budgetten te maken. De heer Peumans heeft al eens verklaard dat het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal veertig jaar zou kosten. Het is met andere woorden een kwestie van prioriteiten. Ik ben hier intensief mee bezig. Dit geldt voor baggerwerken en voor het verhogen van bruggen. Indien de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde hier ooit aan bod komt, zal ik hier in detail op ingaan. Die beslissing laat ik evenwel aan de wijsheid van de voorzitter van deze commissie over.

Mevrouw De Ridder heeft daarnet terecht naar haar actuele vraag van 30 november 2005 verwezen. Ik herinner me dat op het Europese niveau een aantal uitspraken over de onmogelijkheid van onze overheidssteun zijn gedaan. Iemand uit de partij van de heer Glorieux heeft hier trouwens de pers mee gehaald.

We hebben destijds besloten om na te gaan of een formele aanmelding bij de Europese Commissie nodig was. Het betrof hier tenslotte geen wijziging van het reeds met succes aangemelde havendecreet, maar enkel de verduidelijking van een van de uitvoeringsbesluiten van het Havendecreet. Op 21 december 2005 heeft het Directoraat-generaal Energie en Transport onze vraag schriftelijk beantwoord. Tijdens het overleg met het directoraat-generaal werd het standpunt verdedigd dat de aanpassing van het besluit niet meer is dan een logische toepassing van de principes die destijds bij de aanmelding van het Havendecreet door de Europese Commissie werden onderschreven.

Uit het antwoord van het directoraat-generaal is gebleken dat het de vaargeulen in de insteedokken in de tijzones van de havens beschouwt als integraal deel uitmakend van de maritieme toegang. Het kan zich met andere woorden vinden in het verdedigde standpunt en is van mening dat een formele aanmelding niet aan de orde is.

Momenteel bereid ik een dossier voor de Vlaamse Regering voor waarin het standpunt van het Directoraat-generaal voor Energie en Transport van de Europese Commissie wordt toegelicht. In dit dossier wordt eveneens de goedkeuring gevraagd van het besluit tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur. Mits akkoord van de Vlaamse Regering kan het regeerakkoord bijgevolg op alle punten en komma's uitgevoerd worden. U hebt me niet meer gevraagd dan dat.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, u hebt me ook geantwoord wat ik wilde horen, waarvoor dank.

Mijnheer Glorieux, u was persoonlijk betrokken bij heel deze actie. Ik ben blij dat uit het antwoord blijkt dat we erop mogen toezien dat die steun onverkort zal plaatsvinden en de vaargeulen en toegangswegen tot onze havens en dokken zullen worden gevrijwaard.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
