C9 – OPE2

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2006-2007

17 oktober 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen van navigatiesystemen voor het sluipverkeer en de mobiliteit 1

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Deurne 3

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte coördinatie tussen wegwerkzaamheden 9

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voltooiing van het Kluizendok in Gent 10

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitholling van de Scheldeverdragen door de Nederlandse Tweede Kamer
Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer inzake de Scheldeverdragen 12
Met redenen omklede moties 16

Waarnemend voorzitter: de heer Freddy Van Gaever

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen van navigatiesystemen voor het sluipverkeer en de mobiliteit

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, een tiental maanden geleden heb ik ook al twee vragen gesteld over de navigatiesystemen.

We weten allemaal dat de Vlaamse gemeenten de voorbije jaren enorme inspanningen hebben geleverd om hun dorpscentra te vernieuwen en opnieuw aan te leggen, waarbij men twee doelstellingen voor ogen heeft: de verkeersveiligheid opschroeven en de gezelligheid verhogen. Dit is heel goed, maar jammer genoeg gooit de ontwikkeling van de navigatiesystemen een beetje roet in het eten.

De snelste route die een navigatiesysteem aangeeft, zorgt ervoor dat wagens sluipwegen gebruiken en door de dorpskernen razen. We kennen de voorbeelden en ook in de pers stond al enkele keren dat zelfs zware vrachtwagens in doodlopende straten terechtkomen of voorbij scholen razen. Het probleem is dat de gps-systemen geen onderscheid maken tussen wagens en vrachtwagens, waardoor ook vrachtwagens in nauwe straatjes of in straten die, op initiatief van het lokale bestuur, verboden zijn voor voertuigen van meer dan 3,5 ton, terechtkomen.

Mevrouw de minister, eind januari 2006 hebt u op mijn vraag geantwoord dat u de problematiek kent. U zei ook dat het niet enkel een probleem van de navigatiesystemen is, maar dat we ook moeten werken aan het opstarten van de digitale databank van snelheidsregimes. Als we dat hebben, in combinatie met de navigatiesystemen, zouden we een grote stap vooruit kunnen zetten. U hebt toen ook gezegd dat tegen de zomer een onderzoek zou worden afgerond, dat nagaat in welke mate een dergelijke digitale databank van snelheidsregimes mogelijk is.

Mevrouw de minister, is het toen aangekondigde onderzoek ondertussen afgerond? Wat zijn de aanbevelingen en conclusies van dit onderzoek? U hebt toen ook gezegd dat u dit met de verschillende sectoren zou bespreken. Is dat ondertussen gebeurd? Werden de sectoren al uitgenodigd voor een gesprek? In welke mate hebben ze kunnen bijdragen tot de studie en het organiseren van de snelheidsdatabank?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil een kleine opmerking maken bij de vraag van de heer Van den Heuvel.

Het is natuurlijk nooit wenselijk dat vrachtwagens hun weg zoeken door woonkernen. Maar we kunnen toch bezwaarlijk verhinderen dat via gps aan bestuurders wordt gemeld waar, wanneer en hoe ze zich best verplaatsen van punt a naar punt b.

De gps-systemen zorgen steeds voor tijdelijke problemen naar aanleiding van werken. De fundamentele vraag gaat over de organisatie van flankerende maatregelen bij openbare werken. De oorzaak van de problemen ligt bij een eventueel slechte organisatie van de werken en het soms te beperkt nemen van flankerende maatregelen. Daardoor zitten we met niet-bevredigende oplossingen, waardoor zwaar verkeer zich een weg zoekt.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De problematiek van het sluipverkeer baart ook mij zorgen. Net als u wordt ik daar vaak over aangesproken.

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op*

Het is een probleem dat zich in heel Vlaanderen erg sterk begint te manifesteren. Dat is uiteraard een gevolg van de toenemende automobiliteit. Auto's en vrachtwagens zoeken, zoals water, allerlei alternatieve routes om de files te vermijden. Het klopt dat gps als een hefboom wordt gebruikt om alternatieve routes te vinden.

Met betrekking tot sluipverkeer werken we aan een pilootstudie in het zuiden van Antwerpen, want de problematiek behelst natuurlijk veel meer dan gps. Heel belangrijk is de kennis die we vanuit Vlaanderen zouden moeten hebben en die vandaag ontbreekt, over de aanwezige en zeer verschillende snelheidsregimes van de lokale besturen. Er bestaat vandaag geen snelheidsdatabank. Zolang die er niet is, kan de gps niet worden aangestuurd.

Mijnheer Van den Heuvel, daarom werd het onder-

zoek, waarover u mij ook in januari hebt ondervraagd, opgestart. Ik heb toen gezegd dat in augustus de resultaten voorhanden zouden zijn. Ondertussen hebben we bijkomende onderzoeksvragen gesteld, net omdat de resultaten anders zouden stranden op het theoretische niveau.

De knoop situeert zich bij de lokale besturen en de gegevens die zij hebben over hun snelheidsregimes, gekoppeld aan een aantal flankerende maatregelen zoals tonnagebeperkingen. Daarom hebben we beslist om aan het onderzoek een onderdeel toe te voegen. Dat betekent dat de gemeenten uitgebreid worden bevraagd. Daar is men volop mee bezig, wat betekent dat de resultaten van de studie pas eind november klaar zullen zijn.

Ik stel voor dat we dan dit dossier opnieuw oppikken. Ik verontschuldig me voor de vertraging, maar er is wel een goede reden voor, want we willen er zicht op krijgen hoe de besturen vandaag hun snelheidsregimes organiseren.

We zijn volop bezig met de voorbereiding van het dossier over de aanvullende reglementering. Dat wordt nu een Vlaamse materie maar had dat eigenlijk al lang moeten zijn. Vlaanderen zal veel meer zicht krijgen op die aanvullende reglementering en dat is noodzakelijk. We kunnen enkel een databank aanleggen wanneer we de gemeenten verplichten om hun snelheidsregimes kenbaar te maken.

Bij de studie werd een aantal sectoren betrokken, namelijk de beleidsafdelingen Mobiliteit en Verkeersveiligheid, het Verkeerscentrum en de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Infrastructuur. Binnen de projectgroep die de studie begeleidt, is ook de VVSG vertegenwoordigd.

Naast de beleidsvraag over de snelheidsdatabank is er ook de vraag of de commerciële partners zullen willen volgen. In de rand van de studie zijn er verkennende gesprekken gevoerd met de commerciële aanbieders van navigatiesystemen. Een snelheidsdatabank is maar zinvol wanneer die kan worden gelinkt aan het instrument van de gps. Zodra de studie wordt opgeleverd, kunnen daar de nodige beleidsconclusies uit worden getrokken.

De heer Marc van den Abeelen: De coördinatie van de openbare werken – ik heb het dan vooral over mijn eigen gemeente en gedeeltelijk over Puurs – is zodanig slecht georganiseerd dat veel vrachtwagens met of zonder navigatiesysteem de woonkern aandoen omdat die werken hen verhinderen om point to point te rijden. Indien de grote assen vrij zouden blijven, dan zouden wij daar geen hinder van ondervinden. Het sluipverkeer in die regio ontstaat door een gebrek aan coördinatie van de openbare werken. Het verkeer is geneigd door de woonkernen te rijden omdat er geen andere mogelijkheid is. Mijnheer Daems, u schijnt dat niet te geloven.

De heer Rudi Daems: Het is een combinatie.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik ben nu bezig met de eerste stappen van een nieuw beleid dat een link zou moeten leggen tussen een snelheidsdatabank die we creëren op Vlaams niveau en andere instrumenten zoals gps. Wanneer personenwagen- of vrachtwagenchauffeurs dan een sluipweg nemen, krijgen ze informatie over bijvoorbeeld tonnage- of snelheidsbeperkingen. Wat echter de openbare werken betreft, wil ik verwijzen naar de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken, Kris Peeters. Ikzelf ben vooral bezig met het algemene beleid inzake snelheidsregimes en snelheidsdatabanken. Het is mijn ambitie ter zake voor meer uniformiteit te zorgen in Vlaanderen.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, u hebt gelijk wanneer u zegt dat bij openbare werken voldoende flankerende maatregelen moeten worden genomen. Dat zou al heel wat sluipverkeer voorkomen. Er is echter ook heel wat structureel sluipverkeer dat niets te maken heeft met openbare werken of ongevallen.

Mevrouw de minister, ik hoop dat we eind november effectief de resultaten van de studie kunnen krijgen. U hebt het onder meer gehad over de commerciële partners. We kennen allemaal bedrijven zoals Tele Atlas. Zij beschikken over een heel netwerk en vragen aan lokale overheden geüpdatete informatie. In welke mate worden zij als volwaardige partners beschouwd?

Het is logisch dat wanneer de privésector dat op een goede manier kan doen, de overheid misschien wel een kwaliteitsbewaking moet doen maar voor de rest geen initiatieven moet nemen. Het is een product dat heel sterk en goed kan worden gecommercialiseerd. Als een privépartner dat kan, laat die dat dan doen. De overheid kan een kwaliteitsbewaking uitvoeren om na te gaan of er voldoende up-to-date informatie in die databanken terechtkomt. Als de privésector een dergelijke databank kan organiseren, onderhouden en up-to-date houden, met daarnaast een kwaliteitsbewaking door de overheid, ligt het voor de hand dat we die richting uitgaan.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb hierover een jaar geleden al een vraag gesteld. Toen heb ik gepeild naar uw principiële bereidheid om bijvoorbeeld een systeem als gps of ISA of wat dan ook te hanteren. U hebt toen geantwoord dat u dat zou bestuderen en zou overleggen met de sector. Als die informatie waar u daarnet aan refe-

reerde namelijk de kaart van Vlaanderen van het snelheidsregime, als u beschikt over aanvullende reglementering en dergelijke, bent u dan principieel nog steeds bereid om dat instrument in te zetten? Dat is volgens mij de essentiële politieke vraag.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zeg nog steeds alles in de voorwaardelijke wijze, want het moet technisch haalbaar en realiseerbaar zijn. Mijnheer Van den Heuvel, als we de snelheidsdatabank enkel en alleen zouden wensen om een link te leggen met gps en eventueel ISA, dat is een andere maar aanverwante vraag, volg ik u. Dan kunnen we net zo goed vragen dat de privésector het organiseert en de overheid voor de kwaliteit zorgt, al denk ik dat we er op zijn minst voor moeten zorgen dat de aanvoer van de gegevens gegarandeerd is. Dan zitten we terug bij de lokale besturen.

Er is een tweede reden waarom ik geïnteresseerd ben om een Vlaamse snelheidsdatabank op te richten, namelijk om ervoor te zorgen dat we daar een beleid aan kunnen koppelen, naar uniformiteit kunnen gaan en afspraken kunnen maken. Dan blijft de opportuniteitsvraag of het helemaal in privéhanden kan worden gelegd. Een goede samenwerking kan zeker. Ik heb geen ambitie om het allemaal zelf te doen als de privésector bereid zou zijn een deel van het werk en de kosten op zich te nemen.

Mijnheer Daems, als zo'n databank realiseerbaar en haalbaar is, moeten we absoluut de link leggen met ISA en gps. Het is te belangrijk om het niet te doen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de luchthaven van Deurne

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we waren in augustus allemaal getuige van een pijnlijk schouwspel inzake de luchthavendossiers, weliswaar meestal vanuit een andere bril bekeken. Actievoerders hebben gedurende lange tijd het terrein vlakbij bezet. De reden van mijn vraag is dat er ondersteunende acties waren waarbij mensen nogal hardhandig zijn aangepakt, hoewel dat niet nodig was, zoals de heer Stassen, toen die op een blauwe maandag zijn steun ging betuigen aan de actievoerders.

Ondertussen is een bos tegen de vlakte gegaan, volgens de minister omdat dit nodig is uit veiligheidsoverwegingen. Een deel van het terrein werd effectief ontbost via een stedenbouwkundige vergunning, een ander deel werd via een natuurvergunning zogezegd gesnoeid. Ik ben sindsdien twee keer op het terrein geweest en het verschil tussen deze twee werkzaamheden is volgens mij niet echt te merken. Bovendien werden op sommige plaatsen de afgeleverde vergunningen niet altijd even goed nageleefd, dat is formeel vastgesteld.

De basis voor het veiligheidsdebat is het ICAO-verdrag, dat zou stellen dat verwijderbare obstakels in het landingsvlak moet worden verwijderd. In de 'international standards' van het ICAO-verdrag, dat zijn de effectieve normen waaraan men zich moet houden indien men dat verdrag wenst te respecteren, is deze notie volgens mijn lectuur niet opgenomen.

Mijnheer de minister, de meningen over de noodzaak van een en ander lopen uiteen. We kunnen ons minstens afvragen of de timing wel goed was. Meerdere deskundigen stellen dat het bos op Fort III geheel of minstens gedeeltelijk had kunnen worden gespaard door een binnenwaartse verlegging van de piste ofwel door toepassing van Attachment A bij Annex 14 bij het ICAO-verdrag. Dat houdt een set van aanbevelingen in. Dit had mijns inziens gekund zonder gezichtsverlies, noch voor u noch voor andere mensen.

Bovendien waren er nog andere mogelijkheden, onder meer de steepapproachprocedure die luchthaventechnisch perfect mogelijk is in Deurne. De VLM-piloten passen deze techniek reeds toe in Londen en beschikken dus over de nodige attesten. Het zou zelfs een vermindering van de geluidsoverlast tot gevolg kunnen hebben. Dat was trouwens een van de redenen waarom de steep approach in Londen is ingevoerd.

Verder is er het principe van de gelifte startbaan dat kan worden toegepast in zowel de ondertunneling als de verlegging van de Krijgsbaan. Deze bouwtechnische ingreep had kunnen gebeuren op het moment dat er een beslissing werd genomen en heeft bovendien veiligheidstechnisch een aantal voordelen.

Ten slotte is er ook nog de hellingsgraad van het naderings- en opstijgvlak voor een luchthaven van categorie 3C. Deze hellingsgraad bedraagt 2 percent maar kan volgens Attachment A bij Annex 14, worden verhoogd tot 5 percent.

Ik wil het ook hebben over de ontwikkeling van de luchthaven in haar geheel. Er zijn plannen om er een bedrijventerrein te ontwikkelen waarvan wij vrezen dat het voor een bijkomende overlast zal zorgen op de reeds overbelaste Krijgsbaan.

In mei jl. hebben we gedebatteerd over het plan-MER. We hebben er toen op gewezen dat het plan-MER vrij

onzorgvuldig was geschreven en onvolledig was. Daarbij werd weinig aandacht geschonken aan de mobiliteitseffecten van het bedrijventerrein.

Het plan-MER is ook weinig doordacht wat betreft de veiligheidszone of RESA-zone, wat staat voor runway end safety area, aan de beide uiteinden van de startbaan. Het MER maakt mijns inziens ten onrechte melding van de verplichting van een RESA-zone van 240 meter in plaats van 150 meter 'als er werken worden uitgevoerd'. Dit komt niet voor in Annex 14, Chapter 3. Een toepassing van deze 240 meterzone zou trouwens tot drastische ingrepen leiden aan de andere kant van de luchthaven waar de meeste toestellen landen.

Op 1 september 2006 is er dan een richtlijnenboek over het plan-MER verschenen. Onze kritiek wordt op een aantal punten bevestigd. 'De noodzaak van het bedrijventerrein is in de kennisgeving niet onderbouwd. (…) Het MER zal aangeven welke de te verwachten ontwikkelingen zijn als het bedrijventerrein er niet komt'. Verder zegt het richtlijnenboek dat het MER de haalbaarheid van de zogenaamde steepapproachprocedure dient na te gaan en dat het MER het alternatief van de inbreiding van de veiligheidszone als volwaardig initiatief dient uit te werken.

Ik beschik intussen over vrij recente informatie in verband met de ontbossing. De gemeentebesturen van Borsbeek en Mortsel zouden eind september een procesverbaal hebben opgemaakt over alweer een overtreding tegen de natuurvergunning. Zij deden dit omdat, ondanks aandringen, het agentschap Natuur en Bos dit niet wenste te doen. Ik baseer me op de informatie die ik van deze twee gemeentebesturen kreeg. De natuurwachters zouden zich ook teruggetrokken hebben op het terrein toen de incidenten zich voordeden.

Mijnheer de minister, klopt het dat de notie 'verwijderbaar' niet is opgenomen in de verplichte standaarden van het ICAO-verdrag? Volstaat het niet om te voldoen aan de ICAO-standaarden om het gewenste certificaat te krijgen?

Was een binnenwaartse verlegging van de piste geen technische mogelijkheid om een drastische ontbossing zoals die nu gebeurd is, te vermijden?

Welk gevolg geeft u aan de opmerkingen van de dienst MER in verband met veiligheid? Worden bijvoorbeeld de alternatieven van steep approach en de gelifte startbaan vooralsnog grondig bekeken? Worden de aanbevelingen in Attachment A bij Annex 14 mee in overweging genomen?

Is de RESA-zone van 240 meter een verplichting zoals het plan-MER stelt? Indien niet, volstaat dan niet een beperkte omlegging van de Krijgsbaan in plaats van een kleine of grote tunnel met een kostenbesparing tot gevolg? Indien wel, wat zijn dan de gevolgen daarvan aan de kant van de Vosstraat?

Komt er na het plan-MER nog een project-MER voor de luchthaven van Deurne?

Voor de mobiliteitseffecten zegt het richtlijnenboek dat men meer rekening moet houden met mobiliteit, maar er is ook het MOBER van minister Van Brempt. Wacht u op de resultaten van dit MOBER?

Is het niet normaal dat de toezichthoudende administratie, in dit geval het agentschap Natuur en Bos, optreedt tegen overtredingen? Waarom is er dan niet opgetreden?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb enkele bemerkingen. Los van uw opmerkingen over 'de zogenaamde ICAO-verdragen', 'de zogenaamde snoeiingen', 'de geweldloze wijze waarop actie gevoerd is' – ik vind het gooien van sloophamers niet echt geweldloos – heb ik enkele fundamentele bemerkingen. Ik ga ze chronologisch overlopen, zonder u het gras voor de voeten te willen wegmaaien, mijnheer de minister. Mijnheer Daems, u spreekt over verwijderbare obstakels in de ICAO-normen en dat die daar niet aanwezig zouden zijn. Ik wil daar toch een bemerking bij maken: als er een ongeval gebeurt, is het normaal dat die normen tot stand komen. De bedoeling van die adviezen is om landen die het moeilijker hebben en minder bemiddeld zijn, een periode van vijf jaar te geven om zich aan te passen. Ik denk aan landen zoals Kenia of Indonesië. Het lijkt mij een evidentie dat landen als België, wanneer er na een ongeval aanbevelingen worden geformuleerd, toch steeds de moeite doen om die aanbevelingen zo spoedig mogelijk in werkelijkheid om te zetten. Het zou mij bijzonder verbazen dat Groen! ervoor zou pleiten om het niet nauw te nemen met die veiligheidsaanbevelingen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van de buurtbewoners te blijven garanderen. België kan het zich niet permitteren om die adviezen gewoon naast zich neer te leggen.

Verder spreekt u ook over 'de binnenwaartse verlegging van de piste', maar dat is net de discussie die we de afgelopen jaren hebben gevoerd. De Vlaamse overheid heeft beslist dat er geen inkorting komt en dat die 1510 meter volop benut zullen worden. Die optie is dus de laatste jaren besproken. Daar nu nog op terugkomen is dus teruggrijpen naar het verleden.

U hebt het ook over de steep approach, wat helemaal kort door de bocht is. De steep approach is een toepassing die VLM inderdaad toepast in Londen, een lucht-

haven die daarvoor ontworpen is. In Antwerpen is dat niet zo. De enige vliegtuigen die in Antwerpen met die steep approach kunnen landen, zijn die van VLM, omdat VLM enorm heeft geïnvesteerd in de boordapparatuur die de steep approach mogelijk maakt. Alle andere zakenvliegtuigen kunnen dat niet. Antwerpen is daar dus niet voor ontworpen, en voor 90 percent van de toestellen is die steep approach onmogelijk. Ik spreek me niet uit over VLM, dat zijn de toestellen die het net wel kunnen. Daarnaast weigert het bestuur van luchtvaart die approach te certificeren. Als het niet als veilig wordt aanzien in de luchthaven van Deurne, ben je er helemaal niets mee.

Ik heb nog een opmerking over uw vermelding van de zone van 240 meter in de MER in plaats van 150. Die 240 plus 60 meter, dat is een aanbeveling, daar heeft u gelijk in. Die 150 meter, momenteel 90 plus 50, is de norm. Maar nogmaals: die aanbevelingen zijn er om binnen afzienbare tijd in normen te worden omgezet. Als men zich voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven zou beperken tot die 150 meter, betekent dat binnen 5 jaar het doodvonnis voor de luchthaven. Het kan zijn dat dat uw bedoeling is, maar alleszins niet de mijne. Daarom moet men dus ook rekening houden met die 240 meter. Ook in de VS houdt men trouwens al rekening met die norm van 240 plus 60 meter, dus ik zie niet in waarom België, als ontwikkeld land, zou moeten achterblijven bij het omzetten van die aanbevelingen in normen.

Ik heb voor u een fundamentele vraag, mijnheer de minister. De beperkingen op de luchthaven zijn nog steeds niet volledig opgeheven door het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart omdat daar nog steeds bomen staan. Er zou een probleem zijn met bepaalde bomen die zich op privégronden bevinden. Hoe staat u daar tegenover? Hebt u daar al weet van? Wordt er overlegd met de betrokkenen? Wordt er aan een oplossing gewerkt?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik bewonder mijnheer Daems voor zijn dossierkennis en de gedrevenheid waarmee hij zijn visie verdedigt, maar ik hoor hem nu een pleidooi houden voor een binnenwaartse verlegging van de piste. Ik hoop dat hij daarbij rekening heeft gehouden met de mensen die in de Vosstraat wonen, waarvan een deel verdacht kan worden van sympathieën voor de partij van mijnheer Daems. Maar ik neem aan dat hij het heeft doorgesproken met de buurtbewoners.

Ik draai hier al een tijdje mee en stel vast dat het dossier al van voor 1994 loopt. Een van uw voorgangers, de heer Sauwens, wist al dat een intunneling van de Krijgsbaan een oplossing kon zijn om de lengte van de piste optimaal te benutten. Sindsdien hebben de nakomende regeringen niets anders gedaan dan stokken in de wielen steken. Het feit dat de belangengroepering BBL een belangrijke poot in de regering had, zal daar niet vreemd aan zijn geweest.

Voorgaande regeringen hebben het dossier-Deurne geen stap verder gebracht, wel integendeel. Vandaag zijn we in staat van wijze en hoop ik dat u snel beslissingen kunt en zult nemen. Ik bewonder alvast de diligentie waarmee u bepaalde randvoorwaarden mogelijk maakt. Ik denk dat het voor het Vlaams Parlement, maar ook voor de Antwerpse volkvertegenwoordigers, van het grootste belang is dat we duidelijk krijgen in deze zaak.

Over het Fort van Borsbeek is in het verleden al heel wat te doen geweest. Het heeft zowaar bijna een monumentenstatus gekregen, iets waar mensen die met het verhaal vertrouwd zijn grote bedenkingen bij hebben. Geen enkele Antwerpenaar is een vriend van de forten rond Antwerpen. Herinnert u zich de Meetingpartij die een beetje onze voorloper was en die zich vanuit een democratisch buikgevoel heeft afgezet tegen de aanleg van de fortengordel? De fortengordel heeft geen enkel militair nut gehad, ook niet in 1870. Toen is de oorlog gelukkig aan onze gewesten voorbijgetrokken. Ook in 1914 heeft de fortengordel geen enkel nut gehad want de Duitsers zijn er zo over gegaan. Er zijn een aantal interessante forten overgebleven en die moeten we bewaren. Mortsel, Wilrijk en Wommelgem moeten voorrang krijgen boven de puinhopen die in het verlengde van de piste liggen. Borsbeek heeft geen enkele monumentale noch architectonische waarde meer.

Het Antwerps stadsbestuur heeft steeds de stelling ingenomen dat het de Vlaamse Regering volgt in haar standpunt met betrekking tot de luchthaven van Deurne. Wat de Vlaamse Regering goedvindt, zal ook het Antwerps college goedvinden. Dat stond bijna in zoveel woorden in het bestuursakkoord dat nu bijna afgelopen is. Het is dan ook tot op heden nog steeds van belang om te weten wat de visie van deze Vlaamse Regering is met betrekking tot de luchthaven. Gelooft ze erin, dan moeten de Antwerpenaren daar met zijn allen in meegaan. Er zijn trouwens indicaties dat 70 percent van de Antwerpse bevolking achter de luchthaven staat en blijft staan. Gelooft de Vlaamse Regering erin, dan moeten we daar onze volledige medewerking aan verlenen.

De lokale Antwerpse actoren hebben daar in het verleden reeds blijk van gegeven. De Hoge Raad voor Diamant is een groot voorstander van de luchthaven van Deurne. Ook het provinciebestuur van Antwerpen en het Havenbedrijf zijn er groot voorstander van. Ook de lokale Antwerpse industrie- en ondernemingswereld is een groot voorstander van de luchthaven van Deurne. Herinnert u zich uw socialistische voorganger die ooit

de uitdaging heeft gelanceerd dat Antwerpen maar eens moest bewijzen dat ze in de luchthaven geloofde en de centen bijeen moest brengen. Toen hebben die vier actoren een begin van businessplan voorgesteld. Daarin was geen sprake van een industrieterrein, zoals de heer Daems ten onrechte beweert, maar wel van een kantorenruimte. Het plan dat toen is voorgesteld, mag nu eindelijk worden gehonoreerd. Mijnheer de minister, ik hoop dat u dit in uw antwoord kunt en mag bevestigen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, als de 240 meter geen norm is maar een aanbeveling, dan moet u ook zeggen welke repercussies dat heeft aan de kant van Vosstraat.

Ik hou hier geen ongenuanceerd pleidooi voor een binnenwaartse verlegging van de startbaan, wat perfect mogelijk is met het behoud van de lengte. Ik vraag gewoon dat het plan-MER onderzoekt of dat dit kan en of de veiligheid dan evengoed kan worden gegarandeerd. Inderdaad moeten ook de effecten aan de andere kant van de startbaan worden bekeken.

Mijnheer Penris, ik weet dat het stadsbestuur meegaat in de lijn die de Vlaamse Regering uitzet. Dat is ook een manier om een aantal interne conflicten te verdoezelen. Het stadsbestuur zegt echter ook niet gewonnen te zijn voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein op de site van de luchthaven en zegt dat dit niet in het structuurplan van de stad is opgenomen. Het bestuur zegt ook dat de stad nog steeds een belangrijke waarde hecht aan de bestaande gewestplanbestemming, inclusief de nabestemming als parkgebied.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is een dossier waar we in het verleden al uitvoerig op zijn ingegaan. Dat moet dan ook niet onnodig worden herhaald, ook al heeft de herhaling een toegevoegde waarde. Algemeen is het zeer duidelijk dat deze Vlaamse Regering en ik als bevoegde minister heel sterk hechten aan duidelijkheid over de regionale luchthavens, namelijk die van Antwerpen, Oostende en Wevelgem. De Vlaamse Regering heeft daarover een visienota goedgekeurd. Ik hoop dat ik voor de luchthavens van Oostende en Wevelgem tegen het einde van de maand een nieuwe vergadering kan organiseren om na te gaan hoe we met een businessplan vooruit kunnen gaan en hoe we verdere stappen kunnen zetten naar de privésector. Een van de elementen in de strategische visienota is dat het niet aan het Vlaamse Gewest is om luchthavens te exploiteren, maar dat de privésector daarvoor uitermate geschikt is. Er moet nu boter bij de vis komen.

Antwerpen is een beetje een specifieke situatie. De vorige regering heeft een aantal beslissingen genomen waarbij een aantal instellingen zich hebben geëngageerd om geld op de tafel te leggen in het kader van een PPS. Verder is er ook nog de problematiek van het MER en de tunnel, wat specifiek is ten opzichte van de twee andere luchthavens. Ik ga ervan uit dat er voor deze drie regionale luchthavens snel duidelijkheid zal zijn en dat de nodige omkadering er komt vanuit de principes die zijn vastgelegd in de visienota.

Mijnheer Penris, wat de stad Antwerpen betreft, ga ik er van uit dat men er bezig is met het uittekenen van een nieuw en goed beleid voor de volgende zes jaar. Ik ga er ook van uit dat onze inspanningen worden erkend en gehonoreerd en dat de stad ze samen met ons tot een goed einde wil brengen. Ik ben er immers van overtuigd dat de luchthaven van Antwerpen ook als zakenluchthaven – zoals we het in het regeerakkoord hebben opgenomen, mét verwijzingen naar vroegere beslissingen – zeker een toekomst heeft.

Mijnheer Daems, u hebt mij nog al eens gezegd – of was het uw collega mijnheer Stassen? – dat men niet altijd naar de werkgelegenheid mag verwijzen. Maar het gaat hier over 560 mensen die daar worden tewerkgesteld. Als we zien welke andere grote bedrijven in het Antwerpse problemen hebben, dan moet u daar, ten eerste, met heel veel zorg over communiceren en, ten tweede, ervoor zorgen dat die werkgelegenheid kan worden voortgezet. Dat is voor mij in elk geval een zeer grote zorg.

Mevrouw De Ridder, u had het over de beperkingen. Door de in 2003 opgelegde beperkingen, ingevolge de situatie van de bomen, mocht men minder gewicht meenemen. Deze beperking is opgeheven. Men zal nu zeven passagiers extra kunnen vervoeren. Ook andere beperkingen die nog zouden wegen op de Antwerpse luchthaven, zullen wij oplossen. Dat is de eerste fase: de omgevingsfactoren optimaal organiseren, zodat we kunnen overgaan naar de volgende fase. Ik zal daar zo dadelijk, als antwoord op de vragen van de heer Daems, verder op ingaan.

Mijnheer Penris, de luchthaven van Antwerpen heeft dus een toegevoegde waarde. Ik zet mij daar volledig voor in, en word daarbij geruggensteund door het regeerakkoord. Het was geen gemakkelijke oefening om uit te voeren wat moest worden uitgevoerd. Er was ook een timing voor. De heer Daems zegt dat wij hadden moeten wachten, enzovoort. U weet – en ik kom daar straks op terug – dat het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart heel duidelijk had gezegd dat er grote problemen zouden rijzen als er op 31 augustus geen oplossing was. Met heel veel moeite hebben we iets meer tijd gekregen. Maar het gaat niet op en het kon ook niet opgaan dat we langer zouden hebben gewacht dan we nu tijd nodig hebben gehad, zo niet zou deze luchtha-

ven wat betreft de certificatie en de toestemming zwaar in de problemen zijn gekomen.

Maar goed, het is míjn verantwoordelijkheid als bevoegde minister. U zit in het parlement in de oppositie, dus u stelt de vragen die u moet stellen. Ik zal daar ook op antwoorden en blijven op antwoorden. Ook al leidt dat soms tot een herhaling van vragen die in het verleden al zijn gesteld – maar misschien waren de antwoorden niet voldoende duidelijk. Dat wat de eerste vraag betreft.

Ik zei al honderd keer dat er natuurlijk heel veel experts zijn inzake dat Verdrag van Chicago, en dat er over die Annex 14 al heel veel gezegd en geschreven is. Maar voor mij is de zaak heel eenvoudig. Wie in België is bevoegd om dat Verdrag van Chicago te interpreteren en een audit af te leveren? Daar is één instantie voor bevoegd, een instantie op het federale niveau: het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart. Dat heeft een audit uitgevoerd. Die somt netjes op wat er moest worden verwijderd en wat moest worden afgebakend. In die audit zei men: u moet dat uitvoeren. U moet die verwijderbare objecten – die bomen dus – snoeien, kappen enzovoort, zodanig dat de veiligheid wordt gegarandeerd.

We kunnen daar nog uren en dagen over discussiëren. Ik heb heel veel begrip voor wie dat Verdrag van Chicago en die Annex 14 onder de knie willen krijgen: het is verschrikkelijk interessant om erover te discussiëren. Maar de bottomline is: er is één instantie die daar in België het eerste en zeker het laatste woord over kan zeggen. En die heeft gezegd: u moet een aantal zaken, hindernissen, effectief verwijderen. Dat ging over die bomen die moesten worden gesnoeid en gekapt. En dat heb ik dus ook gedaan.

Ik heb ook in het verleden al gezegd dat dat heel eenvoudig de opdracht is die ik heb uitgevoerd. Als u zegt dat ik dat zo en zo moet interpreteren, dan stel ik voor dat u op federaal niveau vragen stelt over dat Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart en dat u de daarvoor bevoegde minister het debat laat openen. Maar ik heb een audit, en ik heb daar heel duidelijk de opdracht gekregen om dat probleem binnen dit tijdsbestek op te lossen. En dat is ook gebeurd.

Ik kan u verzekeren dat dit niet eenvoudig was. Het heeft bij heel wat mensen moed gevergd om daarin door te gaan en dat ook te realiseren. Ik wens hier nog eens heel uitdrukkelijk al wie die moed hebben opgebracht, daarvoor te danken. Het is gemakkelijk om te zeggen: u moet dat zo en zo doen – maar daar speelt natuurlijk het verschil tussen de uitvoerende en de wetgevende macht. Ik ga er nu van uit dat we de volgende weken de audit en het certificaat krijgen, want daar was het ons natuurlijk om te doen. Wij hebben uitgevoerd wat moest worden uitgevoerd. Wij zullen nu dus zo snel mogelijk een certificaat afgeleverd krijgen. Dat is een kwestie van weken.

Uw tweede vraag gaat over de binnenlandse verlenging van de piste. Daar is het antwoord zeer eenvoudig. Er was in geen geval een alternatief voor de ontbossing.

Dan kom ik bij uw derde en vierde vraag. Wat die MER betreft: daar heb ik ook al een paar keer op geantwoord. Die MER loopt en zal volgens de regels van de kunst worden opgemaakt. Die moet ten laatste in februari zijn afgewerkt. Op dat moment wordt ook de mogelijkheid bekeken voor de ontheffing van de project-MER. Die wordt dan beoordeeld: geen dag vroeger en geen dag later. Al kan een dag later misschien nog wel. Voor de rest heb ik daarover op dit moment heel weinig te zeggen. Ik kijk net zoals u uit naar het moment van aflevering, want dan zullen we erover kunnen discussiëren.

Op uw vierde vraag hebben u en mevrouw De Ridder in feite zelf al geantwoord. De RESA van 240 meter is een aanbeveling. We bekijken wat de effecten ervan kunnen zijn. Ik kan u verzekeren dat aan de kant van de Vosstraat zowel de baanstrip van 60 meter als de RESA van 90 meter aanwezig is. Daar zijn geen werken gepland en dus is het probleem niet aan de orde. De mobiliteitseffecten en de aanleg van een bedrijventerrein worden mee onderzocht in het MER. Als het MER klaar is, zal ik samen met u bekijken wat de effecten zijn.

Op uw laatste vraag kan ik antwoorden dat er één PV werd opgesteld. Als u weet heeft van meer PV's, dan vraag ik me af hoe u aan die kennis bent geraakt. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

Ik heb weet van één PV van de milieuambtenaar van de stad Mortsel op datum van 7 september 2006. De grond van de klacht was: 'het kappen en snoeien van boom- en struiksoorten die niet expliciet vermeld staan in de natuurvergunning'. Diezelfde dag heeft de stad Mortsel inderdaad assistentie gevraagd aan het Agentschap voor Natuur en Bos, met het verzoek om op te treden indien er kappingen en snoeiwerken zouden plaatsvinden aan de boom- en struiksoorten die niet expliciet vermeld staan in de natuurvergunning. De gemeente Borsbeek heeft op 8 september een gelijkaardige vraag gesteld aan het Agentschap voor Natuur en Bos, maar het agentschap heeft diezelfde dag nog gemeld, zowel aan Mortsel als aan Borsbeek, dat de lijst van boom- en struiksoorten niet beschouwd dient te worden als een limitatieve lijst, maar dat er een natuurvergunning werd afgeleverd voor het wijzigen van de vegetatie op het terrein van Fort 3 in functie van de internationale regelgeving inzake de luchtvaart, ongeacht de soort.

De vergunningverlenende overheid, de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen, heeft in haar overweging geen duidelijke argumentatie ontwikkeld waarom zij de aanvraag bewust heeft willen beperken tot alleen het kappen en het snoeien van een beperkt aantal boomsoorten waarvan er één zelfs niet voorkwam in de begroeiing van het fort. Als ik goed ben ingelicht, heeft de gouverneur daarover duidelijkheid verschaft, na ruggespraak met de bestendige deputatie. Door het agentschap en ook door de provincie werd heel correct gehandeld maar ik kan niemand verhinderen om een klacht in te dienen. Het parket heeft op 14 september 2006 aan het Agentschap van Natuur en Bos te Antwerpen bijkomende inlichtingen gevraagd betreffende de klacht van de stad Mortsel. Van een klacht van de gemeente Borsbeek heb ik geen weet. Het agentschap heeft in het antwoord aan de procureur dezelfde verklaringen gegeven als wat ik zopas heb toegelicht.

Dit is een antwoord dat ik nu kan geven op de vragen, verwijzend naar het MER en andere elementen die nog verder worden uitgewerkt.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord maar ik heb toch een aantal opmerkingen. U stelt terecht dat u niet politiek verantwoordelijk bent voor wat de federale administratie beslist. Ik vind dat deze administratie het verdrag en de aanbevelingen heel selectief leest. U kunt daarop niet politiek worden afgerekend, maar de voortvarendheid waarmee u dit dossier als Vlaams minister hebt verdedigd, mis ik in een aantal andere dossiers die wij ook belangrijk vinden. Ik denk bijvoorbeeld aan het beschermen van het natuur- en bosareaal in Vlaanderen. Op dat vlak zou ik een iets meer voortvarende en ambitieuze minister verkiezen.

Op mijn vraag over de binnenwaartse verlegging hebt u kort en duidelijk geantwoord dat die geen alternatief vormt. Ik blijf echter zeggen dat die wel een alternatief had kunnen zijn, minstens gedeeltelijk. Ook op dit vlak werd iets te voortvarend opgetreden.

Het is voor mij niet duidelijk of zaken zoals de steep approach, die perfect mogelijk zijn en ook worden toegepast in de luchthavens van onder meer Lugano en Lourdes, en die steeds meer ingang vinden, zullen worden onderzocht in de bijsturing van het MER. U blijft ook een beetje vaag over de kant van de Vosstraat. Het plan-MER bepaalt dat het een verplichting is indien er werken worden uitgevoerd. Volgens mij is dat niet zo, maar zult u consequent zijn en dezelfde veiligheidshouding aannemen aan de andere kant van de luchthaven? En zo ja, wat heeft dat dan voor gevolgen?

Hetzelfde geldt met betrekking tot de MOBER. Ik heb geen idee en wil hierover wel een vraag stellen aan minister Van Brempt, maar wilt u de resultaten van de MOBER in overweging nemen voor u een finale beslissing neemt, vooral inzake de bedrijventerreinen?

Mij lijkt het immers dat de mensen in de omgeving van Mortsel, Boechout en Deurne nog niet beseffen wat hun boven het hoofd hangt.

Ik heb inderdaad weet van een tweede proces-verbaal, van eind september. Daarin zeggen de bevoegde diensten dat er daadwerkelijk 50 à 60 meter buiten de vergunde zone is gekapt. Daarbij zouden ook wilgen van 1,5 meter zijn gekapt. Het agentschap heeft daar op een bepaald ogenblik de handen van afgetrokken, en de twee besturen alleen gelaten bij het opstellen van het proces-verbaal. Het gaat over een vrij aanzienlijke overtreding. Ik weet niet op wiens voorstel dat is gebeurd. Ik weet niet wat er heeft meegespeeld, maar ik vind het jammer dat de bevoegde administraties ter zake hun verantwoordelijkheid niet of onvoldoende hebben genomen.

De heer Marc van den Abeelen: Mijnheer Daems, ik wil de minister niet verdedigen, maar wat bossen betreft, doet hij wel zijn best. Dan heb ik het over het stadsrandbos van Aartselaar tot aan Boechout. In mijn gemeente gaat het over een bos van 73 hectare. Dat is niet niets. Het is de minister geweest die me daar volop in heeft gesteund. De waarheid heeft ook zijn rechten. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

De vorige regering heeft me ook gesteund, maar ik heb toch iets minder voortvarendheid ervaren bij de vorige minister dan bij de huidige.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Daems, u bent blijkbaar overtuigd van die steep approach, maar de boordapparatuur van de zakenvliegtuigen meldt dit als gevaarlijk gedrag. Mochten die standaard zakenvliegtuigen dus een steepapproachlanding maken, dan wordt dat beschouwd als gevaarlijk gedrag. De VLM heeft haar toestellen aangepast wat dit betreft. Dat heeft 25.000 euro per toestel gekost. De overige toestellen werden echter niet aangepast. 90 percent van al die toestellen kan in Antwerpen niet landen met die steep approach. Ik raad u aan u daarover te informeren.

Mijnheer de minister, ik stel vast dat u al het nodige zult doen opdat alle hindernissen aangeduid door het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart uit de weg zouden worden geruimd. Momenteel is dat immers nog niet het geval: de resterende bomen zorgen nog voor problemen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik heb waardering voor de heer Daems. Ik stel nu vast dat hij problemen heeft met de interpretatie door een federale dienst van hogere internationaalrechtelijke verdragen. Straks zullen we het hebben over een ander dossier, waar hetzelfde probleem enigszins op een gelijkaardige wijze rijst.

De Vlaamse Regering moet op haar niveau haar verantwoordelijkheid opnemen. Mijnheer de minister, ik heb bij u gepeild naar uw ambitie met betrekking tot onze regionale luchthaven in Deurne. Ik heb wat dat betreft een duidelijk antwoord gekregen. Ik zal dat dan ook melden aan mijn achterban en aan iedereen in mijn kiesdistrict die het horen wil.

Minister Kris Peeters: Er zijn hier een aantal verklaringen afgelegd waarover het debat niet langer moet gaan.

Ik wil verduidelijken dat de richtlijnen in het kader van het MER melding maken van die steep approach. Ik ga er dus vanuit dat daarvan iets terug te vinden zal zijn in het eindresultaat. Ik wil daar echter niet op vooruitlopen. U kunt van mij niet verwachten dat ik dat MER zelf opstel. Dat behoort ook niet tot mijn bevoegdheden. Ik kijk uit naar de inhoud van dat MER. Mijnheer Daems, u wilt echter nu al weten wat ik ga doen als dit deel uitmaakt van dat MER, nog voor ik weet wat dat MER behelst. We zullen de inhoud ervan mee in overweging nemen maar ik kan er niet op vooruitlopen.

Ook de mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van de luchthaven en de aanleg van een bedrijventerrein worden onderzocht in het MER. Ik zal daar rekening mee houden. Wel wil ik het volgende onderstrepen. We hebben een deadline net gehaald. We zullen ook een volgende deadline moeten halen, in 2009, willen we aan alle verplichtingen voldoen. Tegen 2009 zou die tunnel, of die omleiding met die kleine tunnel, af moeten zijn. We mogen dus niet veel tijd meer verspillen. De heer Penris zei het al: lang voor mijn tijd, in 1994 al, werd er daarover gediscussieerd. Nu verwijt men me dat ik te voortvarend zou zijn. Dat is waarschijnlijk het lot van iedere minister die doet wat hij moet doen.

Ik wil nogmaals beklemtonen dat er wat mij betreft met betrekking tot de Vosstraat geen problemen zijn. Er zijn daar dus geen werken gepland.

Dit zal door deze commissie en de andere leden zeker van zeer nabij worden gevolgd. Ik heb zo het gevoel dat dit hier niet de laatste vraag zal zijn over de luchthaven van Antwerpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte coördinatie tussen wegwerkzaamheden

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de automobilistenorganisatie VAB heeft in 2006 al meer dan 2000 klachten ontvangen over wegwerkzaamheden. Dat komt neer op zo'n acht klachten per dag. Mijn informatie dateert al van begin september, dus ondertussen is het aantal klachten ongetwijfeld nog gestegen. In 2004 waren er 272 klachten en in 2005 747 klachten. In 2006 is het aantal klachten dus spectaculair gestegen.

De belangrijkste klacht betreft de slechte coördinatie tussen de wegwerkzaamheden. Automobilisten vinden vaak geen alternatieve route zonder werken. Men staat dan al in een file, en tegenwoordig is dat meer de regel dan de uitzondering, maar als op de aanbevolen alternatieve route dan ook nog eens volop sprake is van wegwerkzaamheden, dan zult u begrijpen, mijnheer de minister, dat de geprikkelde en geplaagde automobilisten dit niet in dank afnemen.

Ook de gebrekkige informatie over alternatieve routes, de te trage en vage verkeersinformatie en de onaangepaste timing van de grote en kleine werken zijn oorzaken van de sterke stijging van het aantal klachten in 2006. Nochtans hebben de werken aan de Antwerpse ring aangetoond dat wegwerkzaamheden ook efficiënt kunnen worden aangepakt.

Het blijkt noodzakelijk te zijn dat het publiek tijdig en duidelijk wordt geïnformeerd over de geplande werkzaamheden, de bereikbaarheid in de regio, de omleidingsroutes − liefst zonder bijkomende werken en wegomleggingen − en alternatieve vormen van vervoer.

Mijnheer de minister, welke initiatieven zullen worden genomen om de vrij belabberde coördinatie tussen de wegwerkzaamheden te verbeteren en ervoor te zorgen dat er voldoende begeleidende maatregelen worden genomen? Hoe kunnen we samenwerken aan minder hinder?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit punt wordt terecht aangehaald. Mijnheer Huybrechts, het is een zorg van u, maar ook van mij en van veel leden van deze commissie. Er is nog een weg af te leggen om de hinder, die ook wrevel met zich meebrengt, tot een minimum te beperken.

Er werden al een aantal concrete initiatieven genomen. Er werd een omzendbrief opgesteld, met daarin een code voor de beperking van de verkeershinder bij wegwerkzaamheden. Er werd een bereikbaarheidsadviseur aangesteld bij elke provinciale afdeling, die ook de relatie met onder meer de zelfstandige ondernemers moet verzorgen. Binnen het Agentschap Infrastructuur werd een dienstorder opgesteld, dat bepaalt dat elk ingediend voorstel tot aanbesteding vergezeld moet zijn van een afzonderlijke nota met betrekking tot de geplande minderhindermaatregelen. Ook aan de toegankelijkheid van de werven werd en wordt gewerkt. Maar dat zal niet volstaan.

Mijnheer Huybrechts, u haalt terecht het probleem van de coördinatie aan. In de beleidsnota en in de beleidsbrief van vorig jaar en ook in de beleidsbrief die binnen enkele dagen wordt voorgelegd, komt de problematiek van het provinciaal coördinatiepunt aan bod. Dat punt moet alles coördineren, zowel nutsbedrijven als bijvoorbeeld Aquafin. Op dat vlak is nog belangrijk werk te verrichten.

Ik heb de provinciale coördinatiepunten als een van de prioriteiten naar voren geschoven. Deze week heb ik er met het Agentschap Infrastructuur over gesproken. Tegen het einde van het jaar moet dat rond zijn.

Mijnheer de voorzitter, we hebben er in deze commissie ook al over gesproken dat het coördinatiepunt niet alle problemen zal oplossen. Ik denk dat de heer Frans Peeters indertijd heeft gevraagd of ook de gemeenten een beroep kunnen doen op de coördinatiepunten. In eerste instantie zijn ze er voor werken op gewestwegen, maar ook voor andere werken waarvoor het Agentschap Infrastructuur de bouwheer is, kunnen de coördinatiepunten een rol spelen, maar we zullen dat verder concretiseren.

Het coördinatiepunt per provincie is zeer belangrijk. Het zal zeker de coördinatie doen voor alle werken op de gewestwegen. De taak bij werken op gemeentewegen en de resterende provinciewegen moet verder worden geconcretiseerd, maar ik zal zeker voor mijn bevoegdheden de nodige stappen zetten.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, ik hoop met u dat de nieuwe provinciale coördinatiepunten niet alles, maar toch veel zullen kunnen oplossen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voltooiing van het Kluizendok in Gent

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Gentse havenschepen heeft eind september, tijdens de opening van 100.000 vierkante meter nieuwe bedrijvengebouwen van Katoen Natie, een verrassende uitspraak gedaan in verband met het verder afwerken van de Kluizendokken. Hij heeft gezegd dat de afwerking nog een tijdje door moet gaan, maar de tweede arm van de oorspronkelijk geconcipieerde L-vorm hoeft voor hem niet meer.

De schepen voert als argument aan dat in de haven de vraag naar industriegrond veel groter is dan de vraag naar watergebonden terreinen. Hij voegt eraan toe dat het geld dat vrijkomt door het niet realiseren van de andere arm van het Kluizendok gebruikt kan worden voor twee andere investeringsdossiers. Hij noemt daarbij de tweede zeesluis en de verdieping van het kanaal.

Mijnheer de minister, het verminderen van de watergebonden terreinen staat haaks op de beleidslijn van de Vlaamse Regering om de binnenvaart als transportmiddel te stimuleren. De plannen voor het Kluizendok werden heel nauwkeurig berekend, getekend en bestudeerd op maat van de haven van Gent. Daar werd altijd gepleit voor een L-vorm. Ik ben verwonderd dat daar nu plots van wordt afgestapt.

De uitspraak van de havenschepen komt bij de vroegere bewoners van het Zandeken misschien over als een kaakslag, want het tweede deel van de Kluizendokken is voor de schepen niet meer noodzakelijk en de vrijgekomen grond kan voor industriële vestigingen gebruikt worden.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van deze optie? Wat is de argumentatie om het Kluizendok niet af te werken zoals vastgelegd in de goedgekeurde plannen? Was er daarover ruggespraak met uw departement of kabinet?

De vrijgekomen gelden gebruiken voor twee andere dossiers is goed, maar de annaliteit van de begroting is nog steeds van toepassing. Ik ga ermee akkoord dat de gelden voor die andere projecten worden gebruikt, maar een schepen of burgemeester kan dat niet zomaar beslissen. Het parlement beslist over de toekomstige besteding van de vrijgekomen middelen en de regering kan voorstellen doen.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van deze uitspraak? Wat gaat er met de middelen gebeuren?

Volgens mij zullen die opnieuw moeten worden ingeschreven als de dossiers de volgende jaren in de begroting verschijnen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, ik wil zeker niet namens de huidige havenschepen spreken, maar de waarheid is iets genuanceerder dan wat uit de uiteenzetting van de heer Matthijs blijkt. De bewuste uitspraak gebeurde in volle verkiezingsperiode en werd door de betrokken journalist wat uit de context getrokken.

Ik was ook verrast door wat ik in de krant las. Ik ben bestuurder van het Gentse havenbedrijf en heb dit punt aangekaart in de raad van bestuur en duidelijk mijn ongenoegen laten blijken over dit signaal. Ik stelde dat we, na de mislukte fusieoperatie met Zeeland Seaport, dringend nood hadden aan een nieuwe strategische aanpak voor het Gentse havenbedrijf.

De verkiezingen zijn net achter de rug en begin volgend jaar zal een nieuw havenbestuur worden samengesteld. Het is aan dat nieuwe bestuur om een nieuwe strategische en commerciële visie te ontwikkelen in Gent. Ondertussen is elk ander signaal uit den boze. Ik was dan ook bijzonder ongelukkig met de uitspraak van de toekomstige burgemeester van Gent. Hij sprak trouwens enkel voor zichzelf. Tot nu toe werd geen enkel officieel standpunt ingenomen door de raad van bestuur, laat staan door het Gentse directiecomité.

Ik wil het debat niet verder voeren, maar het signaal van de havenschepen is ook ongelukkig voor de bewoners van het Zandeken. Ik wil er bovendien op wijzen dat het contradictorisch kan lijken dat men enerzijds minder watergebonden terreinen wil en anderzijds een grotere zeesluis nastreeft.

Strikt genomen is er binnen het Gents havenbedrijf niets veranderd aan de standpunten over het Kluizendok. Ik wacht enigszins met ongeduld op de installatie van een nieuw havenbestuur om het debat te voeren over een nieuwe of hernieuwde strategische visie van de Gentse haven.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik wil hier niet de verdediging van de havenschepen van Gent op mij nemen, maar het Vlaamse Gewest moet wel weten wat het wil. Met het Havendecreet hebben we een grotere autonomie gelegd bij de gemeentelijke autonome havenbedrijven, die nu veel meer beleidsruimte hebben om zelf te beslissen of ze binnen hun havengebied al dan niet activiteiten willen ontplooien. Als er een goede reden is om maritieme terreinen om te zetten in industriële terreinen, wie is het Vlaamse Gewest dan om de havenbedrijven op andere gedachten te brengen?

Ik vind dit debat waardevol, maar het moet een debat zijn over het Havendecreet. In dat decreet heeft het Vlaams Parlement beslist dat de havenbedrijven veel meer autonomie moesten krijgen in de wijze waarop ze hun eigen havengebied zouden inrichten. In het Nederlands zegt men soms: 'Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.' Indien er door bepaalde evoluties andere behoeften zijn, dan moet het havenbedrijf daar dynamisch en flexibel op kunnen inspelen. Niemand is in Antwerpen nog vragende partij voor het behoud van het Doeldok voor petrochemische bedrijven zoals het initieel werd geconcipieerd. De oude infrastructuur is omgebouwd tot een heel nieuwe bestemming. Wie zijn wij dus om het Gents havenbedrijf of althans de bevoegde schepen op de vingers te tikken omdat hij de initiële bestemmingen heeft opgegeven?

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer Martens, het is helemaal niet mijn bedoeling om het Havendecreet aan te vechten of om de bevoegde schepen op de vingers te tikken. Ik stel enkel vast dat de uitspraak van hem komt, dat de plannen getekend zijn en dat de kredieten zijn vastgelegd. Het lijkt me dan ook evident dat ik me vragen stel bij die plotse ommezwaai.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Matthijs, in een projectnota voor het Kluizendok van juni 1993, die het Gents havenbedrijf en de toenmalige administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen van het Vlaamse Gewest ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering heeft voorgelegd, wordt de L-vorm van het Kluizendok vastgelegd. Een aantal argumenten moesten die vorm verantwoorden. Ten eerste was er de mogelijkheid om terreinen te ontwikkelen met verschillende terreindiepte, gaande van 300 meter tot 600 meter. Ten tweede wordt een belangrijke kaailengte gevormd evenwijdig met het kanaal, waardoor met relatief weinig kosten een grote terreinoppervlakte wordt ontsloten. Ten derde wordt het veel eenvoudiger om de werken gefaseerd aan te pakken.

Mijnheer Martens, in het Latijn is er ook het spreekwoord 'rebus sic stantibus', maar uw Nederlandse spreekwoord is nog mooier.

De eerste fase van het Kluizendok creëert een bijkomende capaciteit van ongeveer 7,5 miljoen ton. Samen met de opbouw van het petroleumdok betekent dit een totale capaciteit van de Gentse haven van 35 miljoen ton. Zonder zekerheid over de uitbreiding van de capaciteit van de maritieme toegang in Terneuzen moet de

noodzaak van de uitvoering van de tweede fase van het Kluizendok kritisch worden overwogen.

Dat is de huidige situatie. Het is altijd goed eens te bekijken of verdere fases moeten worden uitgevoerd, los van de vraag of al dan niet officieel daartoe is beslist door het havenbedrijf.

U vroeg of ik het standpunt van de havenschepen steun. Het antwoord daarop is duidelijk. Er werd al even op gezinspeeld door de heer Martens. Kluizendok is een haveninterne basisinfrastructuur. Indien het havenbedrijf fase 2 wenst te bouwen, volgt het daartoe de geijkte procedures en kan het een subsidieaanvraag indienen bij het Vlaamse Gewest. Conform het subsidiebesluit kan het Vlaamse Gewest dan 20 percent subsidie verstrekken voor infrastructuur en 50 percent voor aanlegbaggerwerken. Daar er geen aanvraag binnen is, hoef ik me daar verder niet over te buigen. Sommigen hebben het over geld dat mogelijk daartoe zou worden aangewend. Dat is goed geprobeerd, maar zo werkt het niet. Als ik geen dossier krijg, en geen aanvraag om te voorzien in die subsidiepercentages, dan voorzie ik daar niet in. Dan moet ik daar zelfs niet op antwoorden. De vraag werd immers niet gesteld.

Mijnheer Matthijs, u vroeg vervolgens of er werk wordt gemaakt van de twee andere dossiers, namelijk de bouw van een tweede sluis in Terneuzen en de verdieping van het zeekanaal. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om, gezamenlijk met Nederland, de verbetering van de maritieme toegang van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potenties van de havengebieden van Gent en Terneuzen te onderzoeken. Die studie moet eind 2008 afgerond zijn.

Ten slotte vroeg u of de resterende middelen bij het niet-uitvoeren van de tweede arm van het Kluizendok kunnen worden gebruikt voor de dossiers van de verdieping van het zeekanaal en dergelijke. Daar heb ik al op geantwoord. Als me geen dossier bereikt, dan kan er ter zake geen vraag worden gesteld.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik wil er alleen op wijzen dat die onteigeningen heel snel moesten gebeuren. Tijdens de vorige zittingsperiode is men daar te laat mee begonnen. Dat is echter geen verwijt. Nu heeft de bevoegde havenschepen een en ander verklaard. Het lijkt me erg normaal dat de bevolking daar dan vragen bij stelt.

Minister Kris Peeters: Volledigheidshalve wil ik stellen dat die onteigeningen me ook voor de eerste fase belangrijk lijken.

De heer Erik Matthijs: Vooral voor de tweede.

Minister Kris Peeters: Ja, dat wil ik even bekijken. Het havenbedrijf zal opnieuw worden samengesteld.

We werken trouwens volop aan een strategische visienota over de haveninvesteringen voor de volgende jaren, die ik zal voorleggen aan de regering. Ik wil daarmee duidelijk aangeven, samen met de regering, wat volgens ons binnen een bepaalde periode nog moet worden geïnvesteerd in de vier havens. Als de Vlaamse Regering het eens is met die nota, kan daarover hier in commissie een debat worden gevoerd.

Mijnheer Martens, wat het Havendecreet betreft: ik lees dat bijvoorbeeld in Antwerpen wordt gezegd dat er een grotere privé-inbreng moet zijn in het havenbedrijf. Het Havendecreet zal dan even tegen het licht moeten worden gehouden, want tenzij ik me vergis, laat dat decreet dat niet zomaar toe. Als men vindt dat dit moet gebeuren, dan zal dit hier moeten gebeuren. Dit vergt immers een aanpassing van het Havendecreet. Misschien zal dit decreet hier sneller op de tafel worden gelegd dan sommigen denken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitholling van de Scheldeverdragen door de Nederlandse Tweede Kamer

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer inzake de Scheldeverdragen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, we hebben een unicum in onze parlementaire geschiedenis meegemaakt. Ik had op 11 oktober laatstleden een vraag om uitleg ingediend. De dag ervoor hadden we op een aangename manier gecauseerd naar aanleiding van een vraag van de heer Peumans, ondermeer over de problematiek van de Scheldverdieping. Ik voelde toen al nattigheid en ik had ook al informatie die ik de dag erna op papier heb gezet in een vraag om uitleg. 27 uur nadat ik mijn vraag om uitleg heb ingediend, heeft de heer De Meyer, die het dossier ook opvolgt, een interpellatieverzoek ingediend, dat is ingewilligd. Ik respecteer de autonomie van het Bureau in deze, mijnheer de voorzitter. Ik ben ook blij dat u mij voorrang geeft als vraagsteller, maar ik verzoek deze commissie, die meester is over haar agenda, mijn vraag om uitleg

het statuut van interpellatie toe te kennen, gelet op de argumenten die het Bureau heeft gevonden om een gelijkaardige vraag van de heer De Meyer het statuut van interpellatie te geven.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, omdat de heer Penris denkt dat dit een precedent is, moet ik hem teleurstellen. Vorig jaar heb ik op een bepaald ogenblik voor een onderwijsaangelegenheid een vraag gesteld, en enkele dagen nadien werd een interpellatie van mevrouw Vanderpoorten over identiek dezelfde materie aanvaard en een week nadien op de agenda geplaatst. Toen heb ik een telefoon gekregen van de diensten van het parlement om mijn vraag een week later te stellen. Bovendien is me meegedeeld dat conform het reglement de interpellatie steeds voorrang heeft. Ik heb er echter geen enkel probleem mee dat uw vraag eerst aan bod komt, mijnheer Penris. Er zijn dus precedenten.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, de parlementaire geschiedenis heeft haar rechten. Rest mijn vraag. We zijn meester van onze agenda. We zijn inhoudelijk van dezelfde feiten uitgegaan. De interpellatie van de heer De Meyer spitst zich meerbepaald toe op de uitwerking in Vlaanderen van de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer met betrekking tot het Sigmaplan enerzijds en de Vlaamse landbouw anderzijds. Dat zijn bekommernissen die hij hier steeds heeft geuit. Ik heb aan de minister een vraag van meer diplomatieke aard gesteld. Ik denk dat die als zodanig kan worden gehonoreerd. Ik stel voor, als de vergadering het ermee eens is, om mijn vraag om uitleg het statuut van interpellatie te geven zodat we aan ons beider initiatieven, die echt niet in elkaars vaarwater hoeven te komen – ik denk dat we elkaar ergens halverwege zullen vinden – de nodige consequenties kunnen geven. *(De voorzitter stemt hier mee in)*.

Ik ben u daar zeer dankbaar voor, mijnheer de voorzitter.

Mijnheer de minister, vorige week reeds was er een interessante vraag van de heer Peumans over de niet-bereidheid van onze Nederlandse collega's tot uitvoering van internationaalrechtelijke beslissingen met betrekking tot de IJzeren Rijn. In de marge daarvan hebben wij ook onze scepsis tegenover het Scheldeverdiepingsverdrag herhaald. Nog geen 24 uur nadat we het kleine debatje hieromtrent hebben gevoerd, hebben de feiten ons gelijk gegeven. Op datzelfde moment was de Nederlandse Tweede Kamer bezig een resolutie goed te keuren die aan de verbeelding niets te wensen overlaat. De resolutie stipuleert namelijk dat 'blijvend en onverkort dient te gelden dat er geen sprake mag zijn van onvrijwillige landbouwgrondverwerving ten behoeve van de ontpoldering'. Duidelijker kunnen de Nederlanders niet zijn, zelfs in de aanloop van een herverkiezing van de Tweede Kamer. Daarmee haalt de Tweede Kamer een van de drie pijlers van onze fameuze Scheldeverdragen onderuit. U zult zich deze drie pijlers herinneren: veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid. Omtrent veiligheid en toegankelijkheid hebben we momenteel nog geen indicaties van problemen, alhoewel. Omtrent de natuurlijkheid hebben we met deze resolutie zeer duidelijk problemen. Deze resolutie stipuleert in feite immers dat de Nederlandse overheid niet mag overgaan tot gedwongen onteigeningen in het kader van de natuurlijkheid en niet mag overgaan tot gedwongen onteigeningen in het kader van de ontpoldering die de Scheldeverdragen enigszins zouden suggereren.

Iemand die altijd een voorstander is geweest van goed nabuurschap met Nederland, is baron Delwaide, de havenschepen. Er wordt gelachen, maar ik heb hem meegemaakt in debatten waarbij hij opmerkte dat ik jong, aanstormend talent was en niet zo van leer mocht trekken. Hij vertelde me dat ik nog wel zou leren om wat bedaarder te worden en dat ik wel zou zien dat in 2007 de eerste spade zou worden gestoken. Nu geeft hij zelf toe dat hij een beetje gerold is door onze Dietse broeders. Ik heb het nooit anders van hen verwacht en kan hen in deze geen ongelijk geven. Het zijn stoute, maar harde tantes die doen wat ze moeten doen om hun eigen belangen veilig te stellen. Ze doen dat met alle middelen die ter beschikking staan. Daartegen moeten wij een verweer opstellen.

In het verleden heb ik altijd gepleit voor een koppeling van internationale dossiers. Zo zijn wij vragende partij voor het koppelen van het dossier over de IJzeren Rijn en het dossier over de Scheldeverdieping aan dossiers waarin zij de vragende partij zijn of waren. Ze waren vragende partij in het dossier over het loodsenverdrag. Ze waren ook vragende partij in het dossier over de hogesnelheidslijn. Ze zijn nog steeds vragende partij in het dossier over goederenspoor 11 om de havens van Vlissingen en Moerdijk te ontsluiten. Ze zijn ook nog steeds vragende partij in het dossier over de ontsluiting van de Westerscheldetunnel om zo een aansluiting te krijgen van hun tunnel op het wegennet ten noorden van Gent. Ze zijn ook vragende partij in een aantal kleinere dossiers. Ik heb altijd al gepleit voor een koppeling van dossiers, maar goed, de Belgische diplomatie is me in dezen nooit willen volgen. Ik weet nu waarom: de diplomaat die ons land vertegenwoordigt in Den Haag, is geen vriend van mijn partij. Dat heeft hij met zoveel woorden reeds duidelijk gemaakt, maar ik neem aan dat hij binnenkort vervangen zal worden.

In Antwerpen zijn er altijd stemmen opgegaan – en dat waren niet de minste, want ze kwamen ook uit academische kring – om in het geval dat we ons gelijk niet zouden halen via de stille, discrete diplomatie, over te stappen op de harde weg van het internationale recht. Dat is een stelling van professor Van Hooydonk. Hij heeft daarover reeds een heel boekwerk geschreven in een niet mis te verstane taal. Hij stelt dat het schei-

dingstraktaat van 1839, de Conventie van Wenen van 1815 en een aantal andere internationaalrechtelijke verdragen van latere datum, ons het recht geven om te eisen wat we eisen. Als we met die verdragen naar een internationaalrechtelijke instelling trekken – jammer genoeg betreft het het hof in Den Haag – zullen we ons gelijk halen. Ik hoop dat het zover niet moet komen. Ik hoop vooral dat we ons niet laten rollen.

Mijnheer de minister, u hebt een mooi en sluitend antwoord gegeven op de vragen van de heer Peumans over de IJzeren Rijn. Ik hoop dat u hetzelfde antwoord kunt geven met betrekking tot het dossier over de Scheldeverdieping. Misschien kunt u ons achter de schermen van de diplomatie laten kijken, want als parlement hebben we recht op alle informatie. U spreekt natuurlijk niet alleen met de Nederlanders, maar ook met uw federale ambtgenoten, want ik neem aan dat ook zij het dossier volgen. Ik zou willen dat u ons opheldering verschaft. Hoe ver staat het? Wat is er nog mogelijk? Wat kunnen we nog doen? Wat hebt u al gedaan en wat zult u nog doen om dat te verkrijgen waarop we internationaalrechtelijk recht hebben en we sinds de Scheldeverdragen gegarandeerd achten, namelijk de eerste spadesteek ten laatste op 31 december van volgend jaar?

Die eerste spadesteek is heel belangrijk, want een aantal internationale redersconsortia kijken de kat op dit moment uit de boom. Ze zijn bezig met het nemen van beslissingen en ze houden daarbij terdege rekening met de evolutie in het dossier over de Scheldeverdieping. U weet dat. We mogen dus niet licht over deze kwestie gaan. Ik denk dat we als Vlamingen en als Antwerpenaren die internationale redersconsortia nodig hebben. Daarom moeten we zo snel mogelijk duidelijkheid hebben.

De heer Marc van den Abeelen: Mijnheer Delwaide, de havenschepen van Antwerpen, is afwezig. Maar mijnheer Delwaide is altijd voorstander geweest van de dubbele piste: diplomatie en tegelijkertijd het proces in Den Haag – en zo'n proces duurt lang.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, er is hier wel een merkwaardige interpretatie gebeurd van het reglement. Het feit dat de vraag, staande ter zitting, omgezet is in een interpellatie, en voorrang gekregen heeft op mijn interpellatie, heeft minstens als voordeel dat ik mijn inleiding niet moet herhalen en dat ik onmiddellijk tot de kern van de zaak kan komen.

De Nederlandse Tweede Kamer heeft bepaald dat in het kader van de Scheldeverdragen, er geen gedwongen onteigeningen mogen gebeuren. Het Nederlandse parlement verbiedt de regering om bij natuurcompensaties in het Schelde-estuarium gedwongen onteigeningen uit te voeren.

Vandaar mijn vragen aan de minister. Welke consequenties heeft de bepaling van de Nederlandse Tweede Kamer voor de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan en voor de Schelde-uitdieping? Op welke wijze kan de Vlaamse Regering hierop reageren? Is er hierover overleg gepland met de Nederlandse collega's? Welke gevolgen heeft de Nederlandse beslissing voor het landbouwbeleid en het geactualiseerde Sigmaplan? Kan de minister mij verzekeren dat deze beslissing geen nadelige gevolgen heeft voor de Vlaamse landbouwers?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een louter informatieve vraag. U hebt vorige week in de pers aangekondigd dat de Scheldeverdragen ingediend zouden zijn in het Vlaams Parlement. Ik heb gezocht maar ze niet gevonden. Wanneer gaat u die indienen, mijnheer de minister, wanneer kunnen we mee genieten van die teksten?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik heb twee opmerkingen. Ik vraag me af in hoeverre de Nederlandse soep zo heet gegeten zal worden als ze opgediend werd. Want diezelfde Tweede Kamer verklaarde zich wel akkoord met het inzetten van de Rijksprojectenprocedure om alles wat samenhangt met de ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium te kunnen uitvoeren. In die beslissing zit ook expliciet een onteigeningsbevoegdheid voor de minister van Rijkswaterstaat vervat. Ik denk dat de Tweede Kamer zichzelf tegenspreekt met die resolutie. De vraag is nu maar waar ze precies op aanstuurt. In Nederland heerst ook een pre-electorale koorts, dus moeten we hieruit niet te snel conclusies trekken.

Mijn tweede opmerking gaat over de historische verdragen. Het klopt dat professor Van Hooydonk meent uit het Scheidingsverdrag en het Verdrag van Wenen te kunnen afleiden dat wij als Vlaanderen recht hebben op die volgende uitdieping en als dusdanig kunnen afdwingen voor het Internationaal Gerechtshof in Den Haag. Ik wijs erop dat die procedure zeer lang zal duren en dat we volgend jaar zeker niet de eerste spadesteek zullen zetten. Die piste zal de haven van Antwerpen geen stap vooruit helpen, integendeel. We moeten in goed nabuurschap de ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium uitvoeren in al zijn facetten, rekening houdend met de natuur, de veiligheid en de toegankelijkheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de vier verdragen zijn goedgekeurd en ondertekend door de Vlaamse Regering. Ze zullen binnenkort toekomen in het Vlaams Parlement. De minister-president is bevoegd om ze over te maken aan het parlement.

Ik herinner me, mijnheer Penris, dat toen we nog volop aan het onderhandelen waren over die vier verdragen, u mij verschillende keren het vuur aan de schenen hebt gelegd over die verdragen. U liet me verstaan dat ik me in de luren zou laten leggen en dat ik op tafel moest slaan om ons gelijk te halen. Ik heb begrepen dat u zeer tevreden was dat we deze vier verdragen met de nodige diplomatie en in alle stilte hebben gefinaliseerd en ondertekend.

Op 10 oktober 2006 is in de Nederlandse Tweede Kamer een motie ingediend, waar u nu vragen over stelt. Ik heb voor en na de motie met mijn Nederlandse collega's contact gehad om hun houding ter zake te kennen. Mijnheer Delwaide had al aan de pers laten weten dat hij die motie niet goed vond en dat we moesten reageren. Ik heb hem gezegd dat het niet aan mij was om iets te zeggen over de moties die in de Nederlandse Tweede Kamer worden goedgekeurd. U zou dat ook niet nemen van een Nederlandse minister over uw resoluties.

Het enige wat ik als minister goed in de gaten moet houden, is wat mijn Nederlandse collega daarvan vindt. Ik heb nogmaals de bevestiging gekregen dat deze regering zich houdt aan de afspraken en die ook wil uitvoeren. De verkiezingen in Nederland komen inderdaad dichtbij, dat moeten we in het achterhoofd houden. Maar ik heb al verschillende malen, ook nog deze week, de bevestiging gekregen dat de Nederlandse regering dit loyaal wil uitvoeren. We moeten afwachten wat de nieuwe Nederlandse regering zal zeggen en wat de gevolgen zullen zijn. Er is een commissie onder leiding van Floris Maljers opgericht, die alle mogelijkheden onderzoekt. De resultaten hiervan worden verwacht eind november 2006.

Ik ga niet dieper in op de mogelijkheden die professor Van Hooydonk heeft geformuleerd, verwijzend naar het Scheidingsverdrag van 1839. Ik heb dat nog eens opgefrist. Mochten wij daar een beroep op doen, dan zou – ten eerste – Nederland dat betwisten, ten tweede zouden we met zo'n procedure voor minstens tien jaar vertrokken zijn. Dan bestaat bovendien nog de kans dat de uitspraak niet diegene zou zijn die we graag hebben.

Maar goed, er zijn verdragen afgesloten, en dat zijn geen vodjes papier. Daar zijn regeringen bij betrokken, het Vlaams Parlement zal dat kunnen ratificeren en hetzelfde zal ook in Nederland op het juiste moment kunnen gebeuren.

Mijnheer De Meyer, het project Hedwige-Prosperpolder kan ook worden gevat in die motie, maar ik vind het voorbarig om daarover uitspraken te doen. Als de afspraken langs Nederlandse kant niet worden gehonoreerd, komen we in een volledig andere situatie. Er is op dit moment geen reden om daarover te twijfelen, omdat ik de bevestiging heb gekregen dat ook Nederland de verdragen wil uitvoeren.

Ik heb al gezegd dat ik geen uitspraken doe over moties of andere zaken die in het Nederlandse parlement worden goedgekeurd. Het omgekeerde zou ik ook niet appreciëren.

Welke gevolgen heeft de Nederlandse beslissing voor het flankerend landbouwbeleid in het geactualiseerde Sigmaplan? Ik denk er geen effect is, ervan uitgaande dat deze motie de afspraken niet in het gedrang kan brengen. Vandaar kan ik vrij kort zijn, we moeten het hoofd koel houden en zorgen dat de afspraken worden gehonoreerd. Ik kan dat alleen op mijn niveau doen met de Nederlandse regering. Ik denk dat we zowel de resultaten van die commissie in Nederland van nabij moeten volgen, als het regeerakkoord van de nieuwe Nederlandse regering.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bijzonder duidelijk antwoord. Ik had ook begrepen dat minister Veerman minstens de eerlijkheid heeft gehad om de verdragen te verdedigen. Ik heb er de verslagen van de Tweede Kamer op nagelezen. Ik ben te veel 'parlementarist' om de inhoud van zo'n motie zomaar naast me neer te leggen. Als we een motie opmaken, dan zijn we eraan gehecht dat die wordt uitgevoerd. Ik neem aan dat de Tweede Kamer aan de huidige en volgende regering zal vragen om die motie te honoreren.

Minister Kris Peeters: U bedoelt dan ook het nieuwe parlement.

De heer Jan Penris: Het nieuwe parlement kan misschien op zijn stappen terugkomen, maar ik ken de Nederlanders te goed om daar enige scepsis bij te plaatsen.

U hebt gelijk dat er op het interministeriële niveau wordt gestreefd naar een tijdige uitvoering van de akkoorden. De parlementaire instelling in Nederland bij uitstek, de Tweede Kamer, stelt dat echter in vraag. Ik zal zelf met mijn fractie een initiatief nemen om te proberen tegengewicht te bieden aan die machtige Tweede Kamer. Ik zal dat doen in de geest van de psalm: 'Heer, laat het prinsenvolk der oude Nederlanden niet ondergaan in haat, broedertwist en schande'. Mijn toon zal gematigd zijn, maar desalniettemin zeer duidelijk!

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik zal kort het kort houden, wat vandaag blijkbaar van mij werd verwacht.

Mijnheer de minister, u was duidelijk wat betreft het verdere diplomatieke overleg. Ik heb ook in alle duidelijkheid genoteerd dat onder geen enkel beding deze mogelijke Nederlandse weigering nadelige consequenties kan hebben voor de Vlaamse landbouwers.

Mijnheer de voorzitter, ik wil erop wijzen dat de manier waarop het Reglement hier is geïnterpreteerd noch strookt met de letter noch met de geest ervan.

De voorzitter: Ik neem daar akte van.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer De Meyer en door de heer Penris werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.