

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C239 – OPE21**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 mei 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de coördinatieproblemen bij wegenwerken 3

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van de lopende Seine-Schelde-West-studies en de conformverklaring van het te herwerken plan-MER 11

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het snelheidsbeleid op gewestwegen binnen de bebouwde kom 25

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van de lopende Seine-Schelde-West-studies en de conformverklaring van het te herwerken plan-MER 34

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans**Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de coördinatieproblemen bij wegenwerken**

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, hartelijk dank dat ik u heb kunnen overtuigen van de interessantheid van mijn vraag. Het heeft wat voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk is ze er dan toch gekomen en ik hoop dat ik u van de ernst van deze vraag zal kunnen overtuigen in de loop van mijn uiteenzetting.

In de maand december van 2007 lanceerde de minister de website www.wegenwerken.be. Die diende als het centrale instrument van het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) om alle geplande werken langs Vlaamse wegen in kaart te brengen. Waar men gaat langs Vlaamse wegen, komt men werken tegen. De bedoeling was om de conflicten in de wegenwerken beter te coördineren. De website verstrekt informatie over onder meer de start- en einddatum, een precieze beschrijving van de werkzaamheden en informatie over de bereikbaarheid van handelszaken.

Het Coördinatiepunt Wegenwerken van de Vlaamse overheid is opgericht om alle wegenwerken in Vlaanderen te coördineren. De bedoeling is op die manier de overlast voor omwonenden, handelaars en weggebruikers preventief te beperken. De opdrachtgevers van wegenwerken kunnen de informatie over hun geplande wegenwerken invoeren in één centrale gegevensbank en daar ook informatie van andere wegenwerken opvragen. Het systeem signaleert automatisch waar geplande werken elkaar dreigen te hinderen – doordat ze te dicht bij elkaar in tijd of ruimte plaatsvinden – of waar werkzaamheden gecombineerd kunnen worden. Het is de bedoeling dat het CPW bij problemen ingrijpt en contact opneemt met de betrokken opdrachtgevers om een alternatieve oplossing te zoeken.

Ik denk dat het belang van een dergelijk coördinatiepunt voor wegenwerken voor iedereen zeer duidelijk is omdat Vlaanderen al een zeer dichtbevolkte regio is met een hoge mobiliteit. We hebben het al een paar keer over gehad, ook gisteren in de plenaire vergadering, dat we mikken op een logistieke draaischijf, op kmo's en op economische activiteit. Het is dus uitermate belangrijk dat men vlot kan circuleren en van het ene punt naar het andere gaan. We begrijpen dat wegenwerken broodnodig zijn, maar die moeten gebeuren op een manier dat niet alle aan- en afvoerwegen naar hetzelfde punt worden afgesneden.

De ervaring leert dat de coördinatie zeker nog niet op punt staat. Er zijn heel wat voorbeelden van overlappende en conflicterende werken. Ik wil daarover niet uitweiden, maar wel een heel specifiek voorbeeld uit de regio West-Vlaanderen aanhalen om te tonen hoe ver het kan ontaarden, waar zes verkeersassen naar hetzelfde punt tegelijkertijd ofwel worden onderbroken ofwel zware last hebben van wegenwerken. Bijvoorbeeld in de regio Wielsbeke-Ooigem-Bavikhove, mijn thuisregio, is er op de ring van Waregem, komende van Wielsbeke, een versmalling op een rijstrook; als men dan langs Ooigem wil gaan, blijkt dat dit helemaal afgesloten is. Als men dan naar Desselgem wil gaan, is er daar een alternerend licht waardoor er een file staat van gemiddeld 20 minuten. Als men vervolgens langs Harelbeke gaat, stelt men vast dat de volledige Oude Gentsebaan afgesloten is tussen Desselgem en Harelbeke, en tot overmaat van ramp is Bavikhove volledig afgesloten. Dat is natuurlijk maar een lokaal voorbeeld. Ik herinner me ook de voorbeelden over gelijktijdige werken op de E17 tussen Gent en Antwerpen, en de werken op de E40 tussen Gent en Brussel die ook op hetzelfde moment plaatsvonden. En er zijn nog heel wat andere voorbeelden in de verschillende provincies in Vlaanderen.

Daardoor is aangetoond dat de coördinatie tot op de dag van vandaag niet werkt en dat er dringend noodzaak is om in te grijpen en ervoor te zorgen dat het coördinatiepunt functioneert. Het is duidelijk, minister, dat investeringen in het onderhoud en de aanleg van wegen broodnodig is. U hebt dat zelf al onderstreept. Het is een absolute noodzakelijkheid

dat het Coördinatiepunt Wegenwerken in het leven geroepen is en dat het functioneert. Er zijn verschillende mogelijkheden. Ondanks het bestaan van een dergelijk coördinatiepunt en de aanwezigheid van voldoende ambtenaren om dit op te volgen is het toch nog mogelijk dat er een veelheid aan conflicterende wegenwerken plaatsvinden. Het is frustrerend om vast te stellen dat men niet van het ene punt naar het andere kan geraken, als men alternatieve routes kent en dat die ook het slachtoffer zijn van gelijktijdige wegenwerken. Die conflicterende wegenwerken leiden niet alleen tot verkeersproblemen, maar hebben vaak ook economische schade voor zelfstandigen en kmo's tot gevolg. Ik geef u het voorbeeld van Kortrijk. Op het ogenblik dat het centrum K werd aangelegd, was zowel de Oudenaardsesteenweg als de Gentsesteenweg onderbroken. Dat zijn allemaal voorbeelden die aantonen dat men mensen frustrereert doordat ze op geen enkele manier via een alternatieve route op hun bestemming kunnen geraken.

Welke maatregelen overweegt u, minister, om het groot pakket wegenwerken dat u hebt aangekondigd, beter op elkaar af te stemmen? Wat zult u doen om het coördinatiepunt te laten functioneren en de gelijktijdigheid van wegenwerken te minimaliseren en zoveel mogelijk te vermijden?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik kan de redenering van de heer Sabbe voor een groot stuk bijtreden, maar ik wil het verhaal opentrekken. Het gaat niet alleen over conflicterende wegenwerken onderling, maar ook over openbare werken in het algemeen. De wegenwerken komen vaak in conflict met projecten van De Lijn, van nv De Scheepvaart, Aquafin en dergelijke. We zien dat.

Minister, de heer Sabbe verwees naar zijn regio en ik moet dat ook doen voor mijn regio, want daar is BAM toch slordiger aan het worden dan in het verleden. Vroeger werden de wegenwerken die werden gecoördineerd door BAM en haar dochters, of zusters, nogal goed begeleid, maar dat is vandaag het geval niet meer. Het district Deurne is zo goed als onbereikbaar geworden omdat er wegenwerken en werkzaamheden van De Lijn op hetzelfde moment op een onoordeelkundige manier georganiseerd werden, met alle gevolgen van dien. Ik heb deze morgen nog aan den lijve mogen ondervinden dat ook de omgeving van de IJzerlaan, waar zich een belangrijke stelplaats van De Lijn bevindt, helemaal onbereikbaar aan het worden is doordat er ongecoördineerd en gelijktijdig werkzaamheden worden uitgevoerd door verschillende instanties.

U kreeg in het verleden misschien veel kritiek van ons, maar als BAM één ding goed heeft gedaan, dan was het wel het coördineren van sommige werkzaamheden. In het kader van het Minderhinderplan heeft BAM gedaan wat ze moest doen. Ik heb een beetje de indruk dat ze, wat dat betreft, de teugels aan het vieren is, zeker in mijn omgeving. Ik zou u dus, net zoals de heer Sabbe, willen oproepen om daaraan heel snel, zo niet onmiddellijk, te remediëren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, het is zo dat we duidelijk merken dat ten opzichte van het verleden een grote vooruitgang werd geboekt en dat het goed is dat het coördinatiepunt of aanspreekpunt er op dit moment ook is. Ook op het terrein zelf is duidelijk te merken dat er ook voorafgaandelijk overleg wordt gepleegd met de gemeentebesturen en met de verkeerspolitie. Vroeger gebeurde dat overleg dikwijls pas als de werkzaamheden al bezig waren.

Wat ik me wel nog afvraag, is of gps-operatoren geen verantwoordelijkheid hebben. Dikwijls stellen we immers vast dat ze geen rekening houden met de wegwerkzaamheden. Kunnen er geen afspraken met hen worden gemaakt?

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, minister, er zijn heel wat bouwheren en opdrachtgevers die op het openbaar domein actief zijn, maar in feite zijn er toch maar twee die de coördinatie ter harte kunnen nemen of die ervoor kunnen zorgen dat de werken die plaatsvinden op het openbaar domein op een enigszins gecoördineerde manier verlopen. Dat zijn natuurlijk het Vlaamse Gewest aan de ene kant en de steden en gemeenten aan de andere kant.

Minister, coördineren strekt vele doelen, maar in hoofdzaak de minderhindermaatregelen. Dat is ook de insteek van de heren Sabbe, Penris en de Kort. Het doel ervan is minder hinder veroorzaken voor burgers, voor aangelanden, voor degenen die er voorbijkomen. Als ik me niet vergis, is er een protocol op het niveau van het Vlaamse Gewest, dat is al vrij oud, het betreft een initiatief uit de jaren 90, maar het werd geactualiseerd. Er is dus een protocol waaraan de meeste nutsbedrijven zich houden – de meeste, maar niet alle. Daarnaast is er op gemeentelijk niveau, dat weet ik omdat ik daar zelf aan heb geparticipeerd, sinds 2001 een code. Het is een code in het kader van het aanleggen van infrastructuur op gemeentewegen. Ik meen dat niet alle, maar wel de meeste gemeenten, iets meer dan 200 van de 308, zich eraan verplichten en dat ook niet alle, maar wel de meeste nutsbedrijven, zich verplichten door ondertekening. Zou het niet nuttig zijn om zowel het protocol als de code verplicht te maken, zodat iedereen die ook maar één vierkante centimeter wil omspitten op het openbaar domein, zich moet houden aan de afspraken die daarin vastliggen en zodat niemand hieraan kan ontsnappen?

Ik besef echter dat als we dat doen, we de gemeentelijke autonomie voor een stuk zouden kunnen bedreigen. Gemeenten houden – en ik ben als voorzitter van de raad van bestuur daar ook de bewaker van – heel sterk vast aan hun autonomie en dus is het met een zekere schroom dat ik u vraag om de code en het protocol te veralgemenen en op te leggen. Een alternatief zou het volgende kunnen zijn – en dat is eigenlijk mijn vraag. Het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) en het CPW, waar de collega's naar verwezen, beogen in feite hetzelfde doel. Indien u het GIPOD en het CPW een decretaale basis zou geven, zou u de autonomie van de steden en gemeenten intact laten en tegelijk de minderhindermaatregelen wat meer verankeren voor alle partners. Overweegt u een initiatief om GIPOD en CPW decretaal te verankeren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, ik had deze maand vragen verwacht over de coördinatie van wegenwerken om de eenvoudige reden dat we na de voorbije winter, die nogal desastreus was voor de toestand van de wegen, niet alleen met een pak geplande werken zitten, maar daarenboven nog eens met een hele hoop herstelwerken. Ik praat nu trouwens enkel over de werken die worden uitgevoerd door het Vlaamse Gewest, ik laat de nutsbedrijven nog even buiten beschouwing, die komen straks aan bod. We zitten dus met een pak extra werken in vergelijking met de normale planning.

Bovendien is in de maand mei de winter voorbij en normaal gezien is er dan geen vorst meer 's nachts. Er kan nu dus volop gewerkt worden en dat kan vanaf nu – het bouwverlof niet meegerekend, maar dit jaar zal er waarschijnlijk ook gewerkt worden tijdens het verlof – tot er opnieuw nachtvorst is, dus moeten we in 5 of 6 maanden tijd enorm veel noden proberen te lenigen om de toestand van ons wegenpatrimonium zo goed mogelijk in orde te krijgen. Dit is geen excuus, dit is enkel een melding die ik maak voor ik mijn antwoord geef, van de bijzondere omstandigheden waarin we ons dit jaar bevinden. Ik heb de voorbije jaren – en toen waren er geen zware winters – ook enorm veel kritiek gekregen, terechte kritiek, op gebrekkige coördinatie.

Het is trouwens op basis van de kritiek van de voorbije jaren dat onder meer het CPW geboren is; het bestaat sinds 2007. De bedoeling was alle wegenwerken te coördineren. Dat is een mooi opzet, en wel om een meervoudige reden. Als de Vlaamse overheid werken uitvoert, dan is het al een heikele klus om ze gecoördineerd te krijgen. Waaruit bestaat de

Vlaamse overheid: het AWV, aan de kust de Administratie Maritieme Toegang. Een tijd geleden, en nu soms ook nog, hebben we enorme problemen gehad in Zeebrugge, omdat zowel de ene als de andere werken moesten uitvoeren. Dat veroorzaakt hinder, want er zijn bijvoorbeeld bruggen die op- en neergelaten moeten worden. Daarnaast is er ook nog De Lijn, die aanbesteedt en werken uitvoert, de scheepvaart, die bruggen bouwt, Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), die bruggen bouwt, die jaagpaden verbetert. Ook op het Vlaamse niveau zijn er dus heel wat administraties die werken uitvoeren. Daarbij komt nog dat het AWV provinciaal georganiseerd is. Als men een autosnelweg wil aanpakken die door West- en Oost-Vlaanderen naar Vlaams-Brabant gaat, dan is er per provincie een andere aanbestedende entiteit. Dat is wat vreemd. Ik heb dat ook moeten leren, maar het is wel zo. Alleen al het coördineren van de eigen werken is een enorme klus.

Ik geef nog een voorbeeld. Werken aan de snelweg worden op een andere manier aanbesteed en georganiseerd dan werken langs gewestwegen. Ik heb het meegemaakt in mijn eigen stad, net voor ik minister werd. Op hetzelfde moment werd aan de op- en afrit aan de stad en aan de ring gewerkt. Op die manier ontstond een soort versterkte burcht. Die zaken hebben er onder andere toe geleid dat het coördinatiepunt werd opgericht.

Een andere bedoeling was om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk andere entiteiten op het openbaar domein melding maken van de werken die ze willen uitvoeren, zodat conflicten opgespoord kunnen worden. Het gaat dan om de nutsmaatschappijen – ik kom daar straks nog op terug –, de intercommunales, Infrabel, de Tijdelijke Vennootschap ‘Veilig Verkeer Vlaanderen’ (TV 3V), Fluxys, maar dat is een nutsmaatschappij. De medewerking van de opdrachtgevers gebeurt vrijwillig. Informatie kan dus ontbreken.

Het CPW bestaat sinds 2007. De Vlaamse overheid geeft alle informatie over de werken. Alle andere doen dat echter op vrijwillige basis, zowel de nutsmaatschappijen als de rest. Dat staat los van de bestaande codes en protocollen.

Op dit ogenblik zijn er ongeveer 3500 werken ingevoerd in de databank. Ze zijn gescreend op conflicten. In de huidige stand van zaken zijn er ongeveer 45 zware conflicten. Er is dan contact opgenomen met de verschillende opdrachtgevers. Dat aantal lijkt misschien weinig, maar dat is niet zo. Dat is een aanzienlijk aantal. Het gaat om 45 projecten waar, door een betere coördinatie, de hinder werd beperkt. Dat wil niet zeggen dat alles is opgelost.

Ik ga even in op het voorbeeld van de heer Sabbe, dat illustratief is voor veel werken in Vlaanderen. Het gaat om de zone Wielsbeke-Harelbeke. Daar werden inderdaad conflicten gedetecteerd met ingevoerde gegevens van drie werven: het AWV West-Vlaanderen en Bavikhove, deelgemeente van Harelbeke. Ik vergeet dat nooit. Sommigen hebben vorig jaar misschien het tv-programma gezien waar ik de mist ben ingegaan. Dat is volledig terzijde en niet voor het verslag. Er waren drie werven van het AWV op de N43. Men heeft gezocht hoe men kon zorgen voor een betere coördinatie. Voor de wegenwerken heeft men afspraken gemaakt.

Maar, mijnheer Sabbe, nu komen we tot de kern van uw vraag. Er waren ook drie rioleringsprojecten. Geen enkele daarvan was ingegeven door Aquafin. Die gegevens zaten dus niet in de databank. Daardoor ontstaan uiteraard moeilijkheden. Er zijn werken, die worden ook gecoördineerd, maar er ontbreken er ook. Die vinden doorgang, wat niet de bedoeling is.

Aquafin heeft al meermaals te kennen gegeven dat ze de werken liever niet aanmeldt, en dat ze de gesprekken in het kader van GIPOD wil afwachten. Ze zou graag hebben dat de twee aan elkaar gekoppeld worden.

Een goede coördinatie is enkel mogelijk als alle partijen de werken die ze van plan zijn uit te voeren tijdig en accuraat ingeven. We hebben heel wat steden en gemeenten die wegenwerken aanmelden. Maar als die worden aangemeld 14 dagen voor de uitvoering, de

aanbesteding al gebeurd is en de politie de omleiding al heeft vastgelegd, dan is men veel te laat. Men kan dan niet meer coördineren.

U weet dat het project 3 jaar liep. Er wordt nu een nieuwe aanbesteding klaargemaakt met een aantal bijstellingen. Ze ligt op dit moment bij de Inspectie van Financiën. Er zijn ook een aantal verbeteringen doorgevoerd. Zo wordt van het coördinatiepunt een actievere houding verwacht met betrekking tot het aansporen van andere actoren. Ik heb het dan specifiek over gemeenten, Aquafin, al degenen die werken uitvoeren op de weg, om gegevens over de werken tijdig door te geven. De website zou ook wat consumentvriendelijker kunnen zijn. Er staat wel een oplistings van de werken op de korte en de lange termijn. Dat is niet slecht. Maar bedrijven hebben vroeger al gevraagd dat als er veel wegenwerken zijn, ervoor te zorgen dat de kaartjes op de website staan, zodat ze geprint en meegestuurd kunnen worden naar de klanten. Dat zou de zaak een pak gemakkelijker maken. Dat wordt nu bekeken in het nieuwe dossier.

Het CPW werkt op dit moment zeer constructief samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) en de Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven. Het is de bedoeling om daar die bijkomende databank te creëren waarin alle mogelijke informatie over dat openbaar domein kan worden opgenomen. Dat is dat fameuze GIPOD. Met dat GIPOD, waar alles klaar voor is, kun je alle beschikbare informatie effectief verzamelen op het openbaar domein en zo ter beschikking stellen om de lopende initiatieven beter te coördineren. In het GIPOD werken niet alleen de nutsmaatschappijen mee, maar ook De Lijn, de VVSG, de kabel- en leidingbeheerders en ook onze eigen overheid.

Met de komst van het GIPOD is het de bedoeling dat alle partners nauwgezet de data ingeven. Het is absoluut de bedoeling om het GIPOD en het CPW gewoon aan elkaar te linken, om ervoor te zorgen dat wat in het ene zit terug te vinden is in het andere. Dat is logisch. Ik verwacht dat het GIPOD volgend jaar, liever in het begin dan op het einde, volledig operationeel zal zijn en dat we die twee aan elkaar kunnen linken.

Mijnheer van Rouveroi, het is de bedoeling om de werking van het GIPOD decretaal te verankeren. Dat heb ik ook altijd gesteld. Op die manier zullen we altijd kunnen beschikken over een centraal platform waarin alle informatie is terug te vinden en waardoor je een optimale afstemming tussen alle verschillende geplande werkzaamheden kunt krijgen.

De coördinatie van werken kan maar goed gebeuren als iedereen alle informatie ingeeft. De conflictdetectie loopt goed. Het softwaresysteem om conflicten te detecteren, werkt. Als alles wordt ingebracht, dan detecteer je de problemen, die je dan nog moet oplossen natuurlijk. Het grote knelpunt is dat alles er nog niet altijd in gaat. Moeten we daarom de gemeenten verplichten? Ik wil vooral dat het vrijwillig gebeurt, het moet een spontane reflex zijn. We moeten degenen die de werken erin stoppen, toch wat straffer aansporen. Als een gemeente in zo'n megaconflict terechtkomt, krijgt ze daardoor problemen en klachten van burgers. Maar de problemen zorgen ervoor dat ze goede leerlingen van de klas worden. We zien dus wel vooruitgang. Het aantal aangesloten gemeenten neemt gestaag toe. Nutsmaatschappijen zijn een ander en zwaarder probleem.

Mijnheer Penris, ik moet navragen of er inzake BAM minder inspanningen gebeuren op het vlak van minderhinder. De coördinatie heeft wel de bedoeling de hinder zoveel mogelijk te beperken. Kleine onderhoudswerken zijn vaak niet in databanken opgenomen. Er zijn werken, en dan komt plots de belijningsploeg langs om de wegen van mooie lijnen te voorzien. Dat zijn mobiele werven die een contract hebben om zoveel kilometer te belijnen. Die komen dan precies op de dag waar een wegenwerk van start gaat, en dat zorgt voor een nog grotere chaos. We kunnen die kleine werken niet in een databank stoppen. We moeten dus een vlotte communicatiedoorstroming hebben. De aannemers die daarmee bezig zijn, kan ik niets verwijten, want ze doen hun job zoals het moet. Het maakt de problemen soms wel een beetje groter.

Wat de minderhinder betreft, in het verleden zijn bereikbaarheidsadviseurs aangesteld. Ze vormden het aanspreekpunt voor burgers en handelszaken. De evaluatie was gemengd, maar toch positief. Veel hangt af van wie die persoon is, maar in sommige dossiers hebben die mensen schitterend werk gedaan. Ze hebben knelpunten opgelost en bereikbaarheid gerealiseerd.

Er zijn interne communicatiedeskundigen aangesteld. Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer heeft sinds eind vorig jaar elke provincie een eigen communicatieverantwoordelijke. Het verschil merkt u misschien niet, maar ik wel. Ik zie hoeveel dossiers goed verlopen. Sinds die mensen er zijn, is het verschil enorm groot. Dat is geen uitbestede, maar interne communicatie. Het zijn eigen mensen die leren communiceren over wegenwerken en die reflexen zo goed mogelijk aanleren.

Sinds een half jaar is er driemaandelijks overleg. Mijnheer van Rouveroi, u verwees naar een protocol. Er bestaat ook een protocol coördinatie wegenwerken op autosnelwegen en primaire wegen, waarin we 6 maand geleden hebben besloten om driemaandelijks overleg te plegen met de mensen die de wegen gebruiken, zoals de automobielenorganisaties en de vrachtwagensector, omdat die de dossiers op een andere manier bekijken. Een ingenieur en het AWW bekijken een dossier vanuit de vraag hoe ze de werken zo gauw mogelijk gerealiseerd krijgen. Een vereniging van transporteurs vraagt zich af wat ze nodig heeft om de mensen op tijd te kunnen verwittigen. Hoe kunnen ze de werven organiseren? Vandaag zie je de resultaten al van het overleg op de werven.

Ik gebruik elke dag de autosnelweg van West-Vlaanderen naar Brussel. Daar worden nu geluidsmuren geplaatst. Er is intensief overlegd over de vraag of je het verkeer daar over drie versmalde rijstroken kunt sturen. Dat is dan ook gebeurd. Soms zijn er files, maar de hinder blijft al bij al beperkt.

Dossier per dossier weegt men ook de uitvoeringsmethodes af. Er zijn heel veel werken die wel goed gecoördineerd worden en op elkaar volgen. Als het slecht loopt, haalt het gemakkelijk de media en dat komt meestal omdat er een fout is gemaakt. De heisa is in veel gevallen terecht. We hebben heel veel werken uit te voeren, wat de coördinatie meer dan ooit belangrijk maakt. De komende jaren zal iedereen met een beetje hinder worden geconfronteerd.

Mijnheer de Kort, wat de gps betreft, kan alle informatie over wegenwerken ter beschikking worden gesteld aan mobiele providers. Ik stel trouwens vast dat heel wat providers daar gebruik van maken. Zij krijgen vrij accuraat informatie over wegenwerken. Ik zal wel eens moeten navragen op welke manier omleidingen in het systeem worden gestopt. Het lijkt me echter evident dat een voorkeuromleiding wordt aangeboden.

Wanneer het GIPOD wordt gelinkt aan het CPW, dan is alles meteen gedekt.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Maar wat gebeurt er bij conflicten? Ik heb daar een aantal oplossingen gegeven, maar u bent natuurlijk de minister. In dat geval zou een van de twee storende werven kunnen overschakelen naar een ploegenstelsel waardoor de hinder sneller wordt opgelost. Ik heb het vooral over gebieden waar een rivier door stroomt en waar er bruggen zijn. Vele steden in Vlaanderen hebben dat probleem. Als twee van de drie overgangsbruggen problemen ondervinden, dan is het heel moeilijk. Als er dus een conflict is, moeten er maatregelen genomen kunnen worden, bijvoorbeeld door over te gaan naar een ploegenstelsel op een van de werven. Wat denkt u te doen ingeval van conflict?

Als we het hebben over openbare besturen, dan lijkt me dat een evidentie. U zegt zelf dat een openbaar bestuur tegenover de burger de morele plicht heeft ervoor te zorgen dat het snel functioneert en dat conflicten vermeden worden. Het element verplichting voor openbare

besturen zou dan ook geen probleem mogen stellen. Het verbaast me een beetje dat Aquafin daar niet aan meedoet. Aquafin komt voor de aansluiting van collectoren op rivieren en stromen, meestal in de buurt van een brug. Heel vaak is het dus Aquafin dat ernstige hinder veroorzaakt met de werken die worden uitgevoerd. Het kan dan toch niet dat Aquafin als bevoorrechte leverancier van de Vlaamse burgers, niet verplicht zou zijn om die melding tijdig te doen.

Minister, als u het hebt over het GIPOD, een informatieplatform, dan denk ik dat we erover moeten waken dat daar een interface komt. Dat is geen groot werk. Het is een informaticawerk. Het moet duidelijk zijn dat wat in het GIPOD is ingegeven, ook in wegenwerken zit en omgekeerd. Het is uw taak ervoor te zorgen dat dit zeker niet kan gebeuren. Vlaanderen is niet zo groot. We spreken over 13.000 à 14.000 vierkante kilometer. Met West-Vlaams boerenverstand zou het voor u geen probleem mogen zijn om dat onder de knie te krijgen. Wat het GIPOD betreft, had u het over eind 2011. Ik begrijp niet waarom dat zo lang moet wachten.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Kritiek op het vlak van openbare werken is altijd opbouwende kritiek. Minister, als wij u soms aanpakken, dan is dat met de beste bedoelingen, in de hoop dat we er samen beter van worden.

Ik heb iets geleerd van u en u hebt blijkbaar ook iets geleerd van ons. U wist kort voor u tot het ambt bent toegetreden nauwelijks dat het Agentschap Wegen en Verkeer op provinciale basis grote werkzaamheden moest organiseren. Ik wist dat wel, maar was het intussen vergeten. Wij zijn generatiegenoten en dat verbaast ons natuurlijk, en terecht. Wij hebben hier een erfenis gedaan van het oude België dat heel provinciaal dacht in dit soort zaken. Wij zijn echter moderne Vlamingen die soms op Europees niveau denken. Ik denk niet dat we die provinciale structuren voor dit soort openbare werken nog nodig hebben. Als we iets kunnen leren, dan is het misschien dat we dit soort werkzaamheden op het niveau van groot Vlaanderen organiseren, en niet langer op het niveau van de oude vermolmde Belgische provincies.

De voorzitter: De heer Van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik vind de mars richting GIPOD en CPW heel goed. En als het even kan, liever morgen dan overmorgen. Als het eenmaal in het systeem is ingegeven, moet het ook alle koppen van de veelkoppige draak bedienen van de informatie die ze nodig hebben om als een geheel, als één corpus te reageren. Vlaanderen treedt vaak op in velerlei vormen en wordt ook vaak vergeleken met een veelkoppige draak. Het moet voldoende zijn om het systeem eenmaal te voorzien van de informatie om dan het geheel te laten draaien.

Ik geef u daar een nieuwe doelstelling, met name dat het GIPOD volledig operationeel is. De nutsmaatschappijen en telecombedrijven waren voor de invoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening vrijgesteld van bouwvergunningsplicht voor ondergrondse infrastructuurwerken. Met de invoering van de codex op 1 september 2009 is die bouwvergunningsplicht opgeheven. In de plaats daarvan is er een meldingsplicht. Wanneer het GIPOD perfect werkt, zodra het daar is aangemeld, moet het volstaan in het kader van de codex en zou het verstandig zijn om de meldingsplicht daar weer uit te halen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Gelet op de besprekingen en het feit dat iedereen toch dezelfde visie heeft, maak ik de overweging of het niet goed zou zijn om ter ondersteuning van het antwoord van de minister een voorstel van resolutie naar voren te brengen over de partijgrenzen heen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: U bent uiteraard vrij om voorstellen van resolutie te maken. Wat de conflicten betreft is het zo dat er bemiddeld wordt als er conflicten worden vastgesteld door mensen van het coördinatiepunt om te kijken hoe men de werven goed kan laten opvolgen. We zien dat die bemiddeling in een aantal gevallen mooie resultaten oplevert, zeker als het gaat om Vlaamse overheidsdossiers. Bij gemeentedossiers - ik heb zo'n voorbeeld gegeven - heeft men soms moeilijkheden. Als de aanbesteding al voorbij is, als alles al is geregeld en men al in de uitvoering is op dagbasis van 9 tot 5, dan kan men daar niet zomaar in gaan snijden. Dat ligt vast. Gemeenten gaan dat ook niet doen. Wat heeft dat immers niet voor budgettaire consequenties? Daarom is het zo belangrijk dat men op tijd de informatie erin stopt. De software werkt goed. Ik heb dat zelf vastgesteld. De software kan heel snel conflicten detecteren, maar niet als het al te laat is, als men de informatie er maar instopt op het moment dat men met de werken gaat beginnen.

Moet het een verplichting worden? Ik kan u volgen dat u zegt dat dit het geval moet zijn voor openbare besturen, maar er zijn al zoveel verplichtingen en regels. Mij lijkt het de evidentie zelf dat men gebruik maakt van een dergelijk systeem. Het is ook voor de gemeenten en nutsmaatschappijen een weelde dat ze een systeem hebben waar ze hun werken in kunnen stoppen en kijken of ze niet in conflict komen. Want men kan er zeker van zijn dat men heel wat ellende op zijn dak krijgt als men er een werk niet heeft ingestopt. Het lijkt me de evidentie zelf dat men zich gaat aanmelden, en we zien ook dat het langzaam maar zeker beter wordt.

Wat Aquafin betreft, heb ik zelf ook gezegd dat het nuttig is om daarover nog eens een gesprek met Aquafin te hebben in afwachting van GIPOD. Want voor hen is GIPOD heel belangrijk, en ik begrijp dat ook. Als men alle ondergrondse kabels en leidingen heeft, is dat een interessant werkinstrument. Dat zorgt niet alleen voor minder hinder, maar men beschikt ook over informatie als men werken wil uitvoeren. Aquafin wil natuurlijk ook zeer graag dat het GIPOD snel operationeel is en dat men liever niet moet investeren in twee of drie systemen, maar in een systeem waarin alles onmiddellijk propertjes aan elkaar is gelinkt. We gaan daarover nog contact opnemen omdat GIPOD op dit ogenblik nog niet operationeel is.

Ik neem akte van enkele suggesties die hier gedaan zijn. Beschikbare cellen voor informatie lijken me evident. Ik heb zelf ook in mijn antwoord aangegeven dat de gebruiksvriendelijkheid heel belangrijk is. Men kan de datum 2011 laat vinden, maar het is een fabuleus werk om die gegevens in te voeren en als men iets beschikbaar stelt, moet men ook wel maken dat het in orde is. Dat vraagt tijd. Er zijn daar mensen heel intensief mee bezig. In die zin wil ik vooral dat het systeem, als het van start gaat, goed is om mee te werken. Desnoods wachten we er dan iets langer op.

Mijnheer Penris, ik heb natuurlijk niet gezegd dat het voor mij heel verbazend was dat werken op provinciaal niveau georganiseerd worden. Gewestwegen liggen in een bepaalde provincie, en die mensen hebben heel nauwe contacten met de gemeenten. Dat werkt niet zo slecht. Ik heb mijn verwondering uitgedrukt over de snelwegenwerken. Het was voor mij verrassend vast te stellen dat er per provinciegrens een andere wegbeheerder is.

Ik neem de suggestie van de heer van Rouveroj mee over de melding en die bouwvergunning. Uiteraard wens ik de heer De Kort veel succes met het voorstel van resolutie. Ik ben ervan overtuigd dat we over deze problematiek nog zullen debatteren.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Ik juich uw verklaringen toe, minister. Ik wil u wel nog waarschuwen voor een fenomeen. U weet dat de weg naar de hel geplaveid is met goede intenties. Dat is gewoon een spreekwoord. Het is niet echt toepasselijk, maar ik geef het u mee.

We zijn zeer blij dat het u menens is met de coördinatie van de wegenwerken en het vermijden van conflicten. En we willen zeker het voorstel van resolutie ondersteunen.

Het is van belang dat er van GIPOD een naadloze overgang is via interface naar de wegenwerkenmelding zodat er geen conflicten kunnen ontstaan. Dat is wel echt van essentieel belang. De keuze van de ICT-leverancier is van belang zodat dit naadloos verloopt.

Ik denk dat u op alle aangehaalde punten hebt geantwoord. Het zal van belang zijn om alle spelers, zoals Fluxys, Aquafin en dergelijke meer, in het systeem te betrekken, want ze gebruiken ook Belgacom. Sinds de draadloze verbindingen doen ze dat wel in mindere mate. Toch is het belangrijk dat ze allemaal mee in de lijst worden opgenomen. Misschien is het goed om nog eens een lijst te maken van iedereen die in het openbaar domein iets kan leggen of plaatsen, zodat ze werkelijk op de startdatum van GIPOD ook mee betrokken zijn bij de melding.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, ter afsluiting merk ik nog op dat uw oorspronkelijke vraag ging over Bavikhove. Ik heb dat moeten opzoeken op de kaart. Toen heb ik gezegd dat het ging om een lokaal probleem. Als de heer Penris morgen een vraag om uitleg indient over de problematiek van de coördinatie van wegenwerken ter hoogte van het viaduct van Merksem, dan zouden we die ook afwijzen. Ik heb u toen heel beleefd gezegd dat het interessant zou zijn om met de minister een gedachtewisseling te hebben over de evaluatie van het Coördinatiepunt Wegenwerken. Als u zich had beperkt tot Bavikhove, dan hadden er zich geen andere parlementsleden aangesloten. Door het feit dat u het probleem in het algemeen hebt gesteld, hebben we uw vraag kunnen behouden. Er is dus altijd een goede motivatie waarom we een vraag om uitleg ofwel afwijzen, ofwel goedkeuren.

Mevrouw Mercedes Van Volcem: De ontsluiting van de haven van Zeebrugge is ook een lokaal probleem.

De voorzitter: Dat klopt.

De heer Ivan Sabbe: Ik heb de vraag een tweede keer geherformuleerd, en dan nog heb ik met u contact moeten opnemen vooraleer ze werd goedgekeurd. Ik denk dat het debat wel bewezen heeft dat mijn vraag gegrond was. Ik ben altijd bereid om u op te bellen.

Voor de goede orde citeer ik: “Uw latere vraag veralgemeent de problematiek, maar blijft slechts gesteund op uw lokale ervaringen.” En mijn vraag werd voor een tweede keer onontvankelijk verklaard. Na ons persoonlijk contact – en u ziet dat het vreugdevolle aan persoonlijk contact is dat men tot betere resultaten komt – werd ze ontvankelijk verklaard.

De voorzitter: Zeker als dat Lijst Dedecker is. Dat vind ik ook. Er is altijd over te discussiëren. Dat moet kunnen.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van de lopende Seine-Schelde-West-studies en de conformverklaring van het te herwerken plan-MER

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, het gaat effectief over een belangrijk werk dat al dan niet moet gebeuren, namelijk de industrialisering van het Schipdonkkanaal. Men noemt dat ook wel eens Seine-Schelde-West.

Het Vlaams regeerakkoord stelt dat de Vlaamse Regering daarover op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing zal nemen, ondersteund natuurlijk door een maatschappelijke-impactstudie, een maatschappelijke kosten-batenanalyse, een tweetal hoorzittingen en het plan-MER. De uitkomst van die beleidsvoorbereidende studies pleit – om het eufemistisch uit te drukken – allerm minst in het voordeel van de verbreding van het Schipdonkkanaal.

Op mijn uitdrukkelijke vraag hebt u me in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 14 januari 2010 beloofd om de leden van de commissie een A4 te bezorgen waarop staat welke studies er met betrekking tot het Schipdonkkanaal nog uitstaan, welke studies nog moeten worden aangevraagd en wanneer die studies beschikbaar zullen zijn. U hebt die lijst effectief overgemaakt aan de commissieleden.

De timing van de studies is nog onduidelijk. De studies die al werden afgewerkt, zal ik niet meer vermelden om de mensen niet nodeloos op te houden, maar wel de studies die nog lopende zijn: de ecohydrologische studie en de studie over de opmaak van modellen voor waterbeschikbaarheid en allocatiestrategieën. Last but not least is er nog de herwerking van het MER-plan, want dat moet ook nog gebeuren in functie van de conformverklaring, want het MER-plan was niet conform verklaard.

Waarom zou u nog wachten op de resultaten van de ecohydrologische studie en de studie inzake de opmaak van modellen voor waterbeschikbaarheid en allocatiestrategieën om voort te gaan met het beslissingsproces inzake het Schipdonkkanaal? Ik vraag me af op welke pertinente vragen beide studies nog dienen te antwoorden om dit beslissingsproces ter zake te laten voortgaan. Heel concreet: wat denkt u dat er nog in die studies zal zitten? Welk konijn komt er nog uit de hoed om ons te brengen tot een beslissing of tot een bespreking ten gronde over de noodzakelijkheid van de industrialisering van het bestaande Schipdonkkanaal?

Het overzicht van de afgewerkte en nog lopende studies met betrekking tot de verbreding van het Schipdonkkanaal bevat weliswaar geen duidelijke timing. In de vraag van 14 januari heb ik erop aangedrongen dat we een timing zouden krijgen over de openstaande studies teneinde de studies te kunnen afronden en het politieke debat ten gronde te kunnen voeren over de haalbaarheid en de noodzakelijkheid van de industrialisering van het Schipdonkkanaal.

Het plan-MER voor de binnenvaartverbinding Seine-Schelde-West werd afgekeurd door het departement Leefmilieu, maar ondertussen hebben wij, de commissieleden, het gekregen. Dat plan-MER dient echter maar gedeeltelijk te worden herwerkt in functie van de conformverklaring. Het sluit aan bij de twee andere openstaande studies. Wanneer verwacht u de herwerking? Wanneer zal die afgerond zijn? En wanneer zal het plan-MER dan conform verklaard worden en zijn we klaar met de studies?

Aanvullend op deze bemerking, minister, ben ik, in tegenstelling tot bij de voorgaande vraag, waaraan we zo veel mogelijk constructief hebben samengewerkt, onaangenaam verrast. U hebt in De Standaard van 19 mei – dat is heel recent – immers gezegd dat u een onafhankelijk team wilt laten samenstellen om een studie te maken over hoe de haven van Zeebrugge het best extra kan worden ontsloten via het water. Daar breekt mijn klomp! We spreken op 14 januari af dat er nog drie studies zijn die dienen te gebeuren, het MER en de twee andere studies, en plots zegt u eenzijdig in de krant dat u een onafhankelijk team zult samenstellen om een studie te maken over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Dit onafhankelijk overlegorgaan moet volgens u komen tot een visie op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het water, naast het spoor en de weg.

Dat is volgens mij niet volgens de afspraken die we hier in de commissie gemaakt hebben, het is een volledig nieuw gegeven. Bovendien vraag ik me ook af wie u nu nog zult inroepen als deskundige of als onafhankelijke deskundige ter zake. Ik meen dat u beter de heer van Rouveroy en mezelf neemt, dan kunnen we u optimaal bijstaan in de beslissing over de ontsluiting. *(Opmerkingen van mevrouw Mercedes Van Volcem)*

Het is een beetje stil geworden inzake dat dossier, maar ik heb zo het gevoel dat u eigenlijk wacht tot die studie of die experts u zeggen dat het allemaal goed is. De afwerking van de studie kan volgens u nog maanden duren. En dat komt u naar eigen zeggen in dat artikel goed uit, want u zegt: “De Vlaamse Regering heeft sowieso op vandaag geen extra middelen in de lade liggen voor de kanaalverbreding”. In feite zegt u dat het u goed uitkomt dat het op de

lange baan zit en als het dan zo ver zal zijn, dan zult u uw Schipdonkkanaal, toch een beetje een natte droom bij CD&V, toch nog uitvoeren wanneer het u past.

Concreet, u beloofde tijdens de commissievergadering dat er bepaalde studies nog zullen gebeuren. Ik heb u al naar de timing ervan gevraagd. Ik zie hier nu dat u een onafhankelijk team wilt samenstellen. U spreekt daarmee tegen wat u op 14 januari hebt gezegd: drie studies en dan is het gedaan en is het 'decision time' en wordt het ja of nee.

De afwerking van de milieustudie zou nog maanden kunnen duren, u spreekt zelfs van 18 maanden. Waarom vraagt de onderzoekscel die de studie controleert, een verlenging van het onderzoek? 18 maanden lijkt me bijzonder lang voor iets waar al heel veel informatie over beschikbaar is.

Het dossier met betrekking tot de ontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt wat op de lange baan geschoven onder het mom van de afwerking van de milieustudie en een gebrek aan middelen. Graag kreeg ik een einddatum voor de drie nog openstaande studies. Wanneer zult u nu werkelijk beslissen over de oplossingen die u beoogt en wilt nastreven?

De heer van Rouveroy heeft een aantal cijfers, ik wil er u ook graag een paar meegeven inzake de capaciteit van de haven. In 2009 heeft de haven van Zeebrugge 2,3 miljoen TEU afgewikkeld en men hoopt tegen 2030 5 miljoen TEU te hebben. Voor de duidelijkheid: een TEU is een 20 voetcontainer. Als ik lees wat er concreet moet gebeuren en ik trek alle roll-on-roll-off af en ik bekijk wat allemaal lift-on-lift-off is en dus niet landinwaarts gaat, maar zeewaarts blijft, dan zal de capaciteit van het spoor tegen 2014 3.238.000 TEU zijn. Nochtans moet er vandaag eigenlijk maar 2.485.000 TEU worden afgewikkeld via de achterhaven en dat vertrekt dus niet terug via de zee. Dat betekent, samen met wat u zelf hebt gezegd in uw persmededeling van 3 januari, dat de estuaire vaart 790.000 TEU kan afwikkelen. Dat betekent dat we op 4 miljoen TEU zitten die we kunnen afwikkelen, terwijl vandaag de behoefte van de haven 2.485.000 TEU is. We hebben dus bijna het dubbele aan capaciteit dat we kunnen afvoeren via het spoor en de estuaire vaart.

Met deze cijfers is aangetoond dat we een juiste beslissing moeten nemen en dat we deze zinloze industrialisering niet moeten doen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, ik wil me voor een deel aansluiten bij de vragen van de heer Sabbe. In het verleden hebben wij ook al onze bezorgdheid geuit over dit project en de haalbaarheid ervan op een aantal vlakken. Dat neemt niet weg dat we natuurlijk heel veel belang hechten aan een verschuiving van het afvoeren van goederen via de binnenvaart eerder dan via vrachtwagens, wat vandaag nog in overgrote mate gebeurt.

Hiermee is ook de waaromvraag, de eerste vraag van de heer Sabbe beantwoord. Waarom moet je bestuderen wat het effect is op het gebied van waterhuishouding? Omdat dat nu eenmaal een van de kernvragen is bij de haalbaarheid van dit project. Ja of nee zeggen hierop, lijkt me toch wel bijzonder gedefinieerd te worden door de waterhuishouding, temeer hier in hoorzittingen, zeker in de tweede die ik me herinner, heel duidelijk naar voren is gekomen dat er op het gebied van waterhuishouding een aantal vragen zijn, vragen waarop ik heel graag een antwoord zou krijgen.

Ik verwijs ook naar het regeerakkoord, u hebt er zelf ook naar verwezen. Daarin worden niet alleen een aantal prioriteiten voor deze regering opgesomd. Het Seine-Schelde-project tussen Gent en Kortrijk en de Franse grens en de modernisering van de bruggen over het Albertkanaal werden als prioriteit naar voren geschoven, maar daar staat ook in dat we voor de Seine-Schelde-West-verbinding op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing zullen nemen. Het lijkt me dat een studie over de waterhuishouding, het MER, en andere onderzoeken moeten worden afgewerkt voor we een beslissing nemen. Het lijkt me nogal wies dat ze worden meegenomen.

Ik heb eerlijk gezegd niet zoveel angst voor de uitkomst van dit dossier, maar ik sluit me wel aan bij de vraag naar de timing. We hebben in januari gevraagd naar een lijstje van de afgelopen en van de lopende studies. Het is zo dat daar niet direct een timing op zit. Ik vraag me af tegen wanneer we nu de afronding mogen verwachten om de beslissing te nemen, maar ook om zekerheid te kunnen bieden aan mensen die vandaag nog altijd in ongerustheid leven langs het kanaal. Er zijn mensen met een woning in de reservatiestrook, en ik kan me voorstellen dat ze over onze rug meekijken naar het moment waarop dit dossier in de ene of de andere richting een beslissing krijgt.

Minister, in de bundel in het kader van de regeling van de werkzaamheden is een suggestie naar voren geschoven. Daarin zegt men dat men nog zeker 6 maanden moet wachten met de behandeling van het verzoekschrift, gelet op het feit dat het onderzoek nog loopt. Kunt u bevestigen dat dat de timing is? Kunnen we, gelet op alle procedures, het dossier over 6 maanden afwerken? Ik vind dat terug in een document dat net is rondgedeeld.

Ik sluit me heel graag aan bij de vraag naar de timing. Ik zou graag een klare kijk krijgen op de uitkomst van verschillende onderzoeken.

De voorzitter: Mijnheer Van Malderen, het document waarnaar u verwijst, is de planning van de agenda van de commissie Openbare Werken. Wat dat betreft, zijn we heel open.

De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Minister, eerst en vooral wil ik me uitdrukkelijk aansluiten bij de vraag van de heer Sabbe. Ik wil de kans niet verloren laten gaan om hierover andermaal met u in debat te treden. De heer Sabbe drukt het erg goed uit. Ik lees die ene zin nog eens voor, want dat maakt het des te duidelijker. “De uitkomst van beleidsvoorbereidende studies pleit, om het eufemistisch uit te drukken, allerminst in het voordeel van de verbreding van het Schipdonkkanaal.” De meeste, zo niet alle grootschalige infrastructuurprojecten hebben een achillespees. Er is er geen zonder. Maar het opmerkelijke in dit dossier is dat er over de volledige bandbreedte van de doelstelling en van de oplossingsrichting problemen zijn. Er is dus niet alleen een achillespees, om verder te gaan met die metafoor, het been is aangetast door gangreen. Bij de Seine-Schelde-West zou ik voorstellen het te amputeren om te vermijden dat ook dat Seine-Scheldedossier daardoor wordt aangetast.

Ik ga in op een van de vele probleemstellingen die we zouden kunnen uitbenen, namelijk het thema van het water. De heer Van Malderen heeft het daarnet al gezegd. Het gaat over een waterontsluiting. Maar het is wel degelijk de drager van het probleem. Ik zal een paar slides tonen die dat veel beter aangeven dan woorden. Ik stel voor dat ze als bijlage aan het verslag worden toegevoegd. De eerste slide toont het Scheldebekken. Bij de Antwerpenaars wil ik me verontschuldigen, want het lijkt nu alsof Gent het epicentrum van de wereld is. Dat is omdat al die waterlopen toevallig in Gent samenkomen.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik dacht dat het om de aanvalsplannen voor het realiseren van Groot-Vlaanderen ging. Blijkbaar gaat het over iets anders. *(Gelach)*

De heer Sas van Rouveroj: Dat is ook een idee.

Gent staat voor Ganda. Ganda is het Keltische woord voor samenvloeiing. Het is allemaal vrij logisch.

Minister, we zien hier de afvoerdebieten in het Scheldebekken die minimaal noodzakelijk zijn en die in 2009 werden gemeten. De cijfers voor 2009 zijn immers ondertussen beschikbaar. Ik vind het ten andere heel erg spijtig dat die cijfers heel laat worden vrijgegeven. In feite zijn ze dat eigenlijk niet eens. Maar goed, ze zijn toch beschikbaar. Ik kan ze dan ook gebruiken. Ze komen echter pas later in een jaarverslag. Meestal zijn dat dan vijgen na Pasen. Die cijfers staan tegenover de doelstellingen inzake debieten voor de verschillende waterlopen.

De eerste is uiteraard het kanaal Gent-Oostende. Het noodzakelijk afvoerdebiet is 4 kubieke meter per seconde. Waarom is dat noodzakelijk? Omdat de zouttong die opdringt door de

verzilting van het zeewater, moet worden tegengehouden. Die wordt tegengehouden door zoetwaterdebieten. Ik denk niet dat er nog enige discussie over bestaat dat daarvoor 4 kubieke meter per seconde nodig is. Wat is er anno 2009 beschikbaar? 2,5 kubieke meter per seconde. Dat is ruim te weinig. We stellen nu al vast dat de zouttong die aanleiding geeft tot verzilting, ook van de landbouwgebieden, al tot ver in het binnenland, tot voorbij Brugge, doordringt.

De tweede waterloop is het kanaal Gent-Terneuzen. Het debiet is 13 kubieke meter. Waarom is dat 13 kubieke meter? Omdat, minister, zoals u weet, het verdrag van 1960 ons verplicht 13 kubieke meter per seconde af te leveren aan de sluizen van Terneuzen. Hoeveel bedroeg dat in 2009? 7 kubieke meter! Ik kom daar straks nog op terug. Straks, dat is over 2 minuten, voorzitter. *(Gelach)*

De Antwerpse collega's tikken de Nederlanders terecht op de vingers als ze zich verdragsrechtelijk niet houden aan de gemaakte afspraken. Ik kom daarop terug. Want hier zitten we aan de andere kant van het probleem.

Dan is er de beneden-Schelde. Om ecologische redenen moet men daar een debiet hebben van 10 kubieke meter per seconde. In de zomer van 2009 haalde men er 4.

Ten slotte is er een verwaarloosbaar debiet van op dit ogenblik 0 kubieke meter op het Schipdonkkanaal, op de geplande Dudzelesluis.

Ik kan ook de cijfers geven. Daar hoeft dan verder geen commentaar bij gegeven te worden. Op de volgende slide geeft de rode streep de behoefte inzake water aan. U ziet de meetstaten in Evergem voor het kanaal Gent-Terneuzen voor 2009. Het hoeft helemaal geen betoog. Op de meeste momenten was er onvoldoende debiet om de sluizen en het kanaal Gent-Terneuzen te bevoorraden.

Op de volgende slide ziet u de dezelfde meetstaten in Beernem voor het kanaal Gent-Oostende. Minister, kijk eens naar het tekort ten aanzien van de behoefte van 4 kubieke meter per seconde vanaf 1 juni tot diep in november. Er is gewoon geen water.

Op de laatste slide ziet u de cijfers van Melle voor de Beneden-Schelde. De behoefte is 10 kubieke meter per seconde. Vanaf 1 juni is er nauwelijks 1 liter per seconde.

Minister, mijn conclusie is dat voor zover er al voldoende proceswater zou zijn, en dat is een welwillende hypothese, om de mechaniek van een sluis en van een Schipdonkkanaal te bevoorraden – en er zijn twee sluizen nodig –, er hoe dan ook te weinig water is voor de bestrijding van de verzilting. En daar hebt u geen studies meer voor nodig. Er is hoe dan ook te weinig water voor de bediening van de sluis van Terneuzen.

Minister, u moet dan een keuze maken. Kiest u dan voor een verbeterde, multimodale ontsluiting van Zeebrugge, een zeer belangrijke zeehaven met 30.000 arbeidsplaatsen en 3 miljard euro toegevoegde waarde? Of kiest u voor de teloorgang van een totale zeehaven met 70.000 arbeidsplaatsen en 7 miljard euro toegevoegde waarde? Ik zeg u nogmaals dat als de haven van Gent binnen de komende 10 jaar geen tweede zeeluisontsluiting krijgt in Terneuzen, er een 'Borinage' ontstaat van Oost-Vlaanderen. De keuze is: het optimaliseren van een multimodale ontsluiting van de ene zeehaven ten overstaan van het voortbestaan van een andere zeehaven. Ik hoop dat u niet voor die keuze komt te staan. Als dat wel zo is, hoop ik dat u de juiste keuze maakt en voor het voortbestaan kiest van de zeehaven van Gent.

De heer Sabbe had daarnet bedenkingen over het oprichten van een commissie van onafhankelijke deskundigen. Ik wil me daarbij aansluiten. Waarom is dat nu nog nodig? Van de studies die nu nog lopen, kan men nog zeggen dat ze moeten worden afgewerkt. Naar alle waarschijnlijkheid zijn het kosten op het sterfhuis. Al bedragen die kosten 5 miljoen euro, als ze vermijden dat we 1 miljard euro nutteloos uitgeven, dan is het goed besteed. Want we besparen 995 miljoen euro.

Minister, waarom hebt u nog onafhankelijke deskundigen nodig? U hebt vooral een maatschappelijk draagvlak nodig en wetenschappelijke analyses die de bestaande

wetenschappelijke analyses tegenspreken. U hebt dus alle elementen die nodig zijn om de handdoek nu in de ring te werpen. De echte slachtoffers vandaag zijn de mensen die in onzekerheid verkeren. Dat zijn de duizenden aangelanden van het Schipdonkkanaal, die door de reservatiestrook op het gewestplan nog altijd niet weten waaraan en waaraf.

Minister, klaarblijkelijk hebt u in De Standaard gezegd dat de sereniteit in dit debat is verdwenen. Ik betwist dat. Ik denk dat de sereniteit er nog wel is. Maar als dat al waar zou zijn, dan heeft dat te maken met halsstarrige koppigheid. Als halsstarrige koppigheid in de plaats komt van ratio, dan ontmoet je emotie.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mevrouw Mercedes Van Volcem: Minister, de stad Brugge heeft over de partijgrenzen heen een stadscontract met de Vlaamse overheid en wil samen met heel ondernemend West-Vlaanderen een multimodale ontsluiting voor Brugge, om de kansen van Zeebrugge te kunnen maximaliseren, ook op lange termijn.

Ik ben geen technout, maar de gegevens zijn wat ze zijn. Er zullen veel problemen zijn met het draagvlak voor het creëren van het Schipdonkkanaal. Ik wil geen tegenstelling tussen de havens van Zeebrugge en Gent. We moeten een beleid hebben voor alle havens en die maximale kansen geven.

Voor Antwerpen is een masterplan opgemaakt. Ik ben ook vragende partij om snel knopen door te hakken. Minister, als u het plan niet kunt uitvoeren, zult u veel mensen ontgoochelen. Misschien is dat een ideale gelegenheid om met een ander plan te komen en een masterplan uit te werken voor de haven van Zeebrugge en de ontsluiting van Brugge, toch de derde stad van Vlaanderen.

Ik heb daar al veel over gesproken. U hebt beloofd dat u niet een team van onafhankelijken, maar de actoren in dit gebied, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), De Lijn, de NMBS, het Agentschap Wegen en Verkeer, de estuaire vaart enzovoort, in kaart zult brengen en zult nagaan wat een mogelijk realistisch alternatief is. Het is heel mooi om dit Seine-Schelde-West-dossier te blijven bepleiten. U en ik en de stad Brugge vechten als David tegen Goliath. Ik ben een realpolitiker en kijk wat mogelijk is met bepaalde middelen. Hoe kunnen we zoveel mogelijk binnenhalen voor onze havens, zonder andere havens daarom droog te leggen? Daar moeten we werk van maken. Het stoort me dat als men zegt dat men voor de verbreding van het kanaal is, men tegen groene bomen zou zijn. Je wordt in een hoekje gedruimd.

Als je anderzijds twijfelt aan het Schipdonkkanaal, is het alsof je de welvaart van heel West-Vlaanderen te koop stelt. We moeten die polarisering stoppen en de beste weg zoeken inzake mobiliteit en budgetten voor onze provincie.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Wat valt er nog toe te voegen aan het pleidooi van de heer van Rouveroi? Dit is zo duidelijk en overtuigend dat ik me afvraag waarom de beslissing almaar wordt vooruitgeschoven. Seine-Schelde-West is duidelijk geen haalbare kaart. Vroeger is dat al vaker aangetoond. Professor Allaert heeft een vrij uitvoerige studie gemaakt die heel overtuigend aantoont dat de kosten de baten flink overstijgen. Waarom gaat men dan verder op die weg?

Vorig weekend was ik op de kanaalfeesten. Vorig jaar zag ik daar minister Schauvliege, dit jaar niet. Als je ziet wie daar voor de rest allemaal is, dan kan ik enkel vaststellen dat het niet alleen economische onzin is om daarmee verder te gaan, maar dat er ook geen politiek draagvlak meer is. Quasi alle partijen waren daar vertegenwoordigd en nemen stelling tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal.

Mevrouw Van Volcem heeft gelijk: het mag geen keuze zijn tussen Zeebrugge en Gent. Het is al voldoende aangetoond dat er alternatieven zijn voor Zeebrugge. We moeten nu vooral studeren op die alternatieven.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer van Rouveroi, ik ben onder de indruk van uw cijfermateriaal. Ik ben gevoelig voor objectieve gegevens. U hebt ons allemaal een denkpiste aangereikt die we moeten respecteren.

Ik zou de friendly port niet graag droogleggen. Ik ben open genoeg om een haven als Zeebrugge haar ontwikkelingskansen te gunnen. Als dat niet via een achterlandontsluiting langs het kanaal kan, dan moeten we aan andere modi denken. De weg is verzadigd, het spoor is een mogelijke optie, maar langs de Schelde zijn er nog de feederdiensten. Er is een embryo-naal project Amberes dat de haven van Zeebrugge naar het achterland ontsluit. Misschien moeten we dat verder uitwerken. Het alternatief van het Schipdonkkanaal is voor ons voorlopig niet verder bespreekbaar. Mijnheer van Rouveroi, u hebt me overtuigd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voor de haven van Zeebrugge en de regio zou het goed zijn dat dezelfde methodiek wordt ontwikkeld van overleg met alle actoren om tot een masterplan te komen voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

De heer Jan Peumans: In 1988 was ik adjunct-kabinetschef van de eerste minister van Openbare Werken. Er stonden drie dossiers op de agenda: de afwerking van de Leie – nu is men daar nog altijd mee bezig –, het tweede was het Albertkanaal, de drukst bevaren binnenwaterweg van Vlaanderen van Antwerpen naar Luik, en het derde was de Blauwe Kei in Lommel. Dat zijn twee sluizen die tot één sluis moeten worden verwerkt. In 1988 was daar sprake van, en nu zijn we in 2010 en praten we daar nog altijd over.

Daarstraks is het voorbeeld aangehaald van de estuaire vaart, bijvoorbeeld de Amberes die nu van Zeebrugge het Albertkanaal optuift, als ik het zo mag zeggen. Ik denk dat er nog zo'n 40 bruggen over het Albertkanaal liggen die eigenlijk verhoogd zouden moeten worden. Mijn pleidooi is – en ik blijf dat dus zeggen – om eerst af te werken waaraan we begonnen zijn. Het Albertkanaal is daar een mooi voorbeeld van. Koning Albert I was toen koning, ik weet dat zeer goed. Van 1930 tot 1939 heeft men het Albertkanaal aangelegd. In 1964 is men begonnen met de verbreding van het Albertkanaal. Het is nu 2010 en het is nog altijd niet afgewerkt. Ik vind dat we eerst bestaande waterwegen moeten afwerken vooraleer we met andere dingen beginnen.

Aan de collega's die hier vorige legislatuur niet waren, wil ik toch nog eens zeggen dat het verzoekschrift van de mensen van 't Groot Gedelf 'on hold' is gezet. In de vorige legislatuur is op voorstel van de heer Tavernier – toen nog Groen! – en mezelf in de plenaire zitting gevraagd om het 'on hold' te zetten. Dat betekent dat wij nog altijd een aantal dingen bijkomend kunnen organiseren. Daar is niets op tegen. De commissie kan in haar regeling van de werkzaamheden altijd beslissen om iemand te horen. Het kan nog altijd in het kader van dit dossier, omdat het verzoekschrift nog altijd niet is afgehandeld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, er zijn heel veel betogen geweest. Ik zal proberen om niet in herhaling te vallen van alles wat gezegd is naar aanleiding van de discussie die hier op 14 januari over dit dossier gevoerd is. Ik zal me wel houden aan de lijn die ik toen uitgezet heb. Die lijn bestaat erin dat het voor mij zeer belangrijk is, los van wie wat allemaal zegt, dat we een plan-MER hebben dat goedgekeurd is. Een goedgekeurd plan-MER betekent niet dat een dossier wordt gerealiseerd of niet, maar het betekent dat de milieueffecten van wat je plant, nauwkeurig in kaart gebracht zijn.

Tot op vandaag is er een probleem, omdat het plan-MER – waarschijnlijk de eerste keer in de geschiedenis – afgekeurd is. Je kunt dan twee dingen doen: ofwel gooi je het in de vuilbak, ofwel ga je remediëren en ga je voor een plan-MER dat wordt goedgekeurd. Ik heb er een aantal onderzoeken voor nodig. Ik heb u dat al gezegd en intussen hebben we een drietal keren samen gezeten met de MER-cel. Voor mij is het elementair dat het plan-MER wordt afgewerkt.

Er zijn zoveel projecten in Vlaanderen waar we mee bezig zijn. Er is een leefmilieu-reglementering. De leefmilieucel en mensen die met het dossier vertrouwd zijn, weten dat. De diensten van Leefmilieu zitten in de stuurgroep die het hele project begeleidt. We hebben dat van in het begin gedaan opdat iedereen elkaar zeer goed zou verstaan. Als we nu plots zeggen dat we niet willen remediëren, dan kan je, wat mij betreft, de reglementering gewoon in de vuilbak gooien. Dat wil ik niet. Als je pretendeert iets te willen doen, dan moet je een MER hebben dat goedgekeurd is en dat de dingen onderzocht heeft die onderzocht moeten worden.

Er zijn twee onderzoeken – ik heb dat de vorige keer ook al gezegd – waarvan de administratie van oordeel was dat ze in een project-MER moesten worden onderzocht en niet in een plan-MER. De eerste was een ecohydrologische studie, de tweede een waterbalansstudie, als ik me niet vergis. De MER-cel is van oordeel dat de resultaten van die onderzoeken moeten worden geïntegreerd in het plan-MER. Als men dat wil, wie ben ik dan om te zeggen dat het niet zo is? Dan blijf je ruzie maken. We hebben dus gezegd dat we het gaan doen. Het is trouwens al een hele tijd geleden opgestart.

Wat wil die ecohydrologische studie? Men werkt er al aan sinds januari 2008, maar ze was initieel buiten het plan-MER gehouden omdat men dacht dat men het sowieso ook voor andere dingen had. De heer van Rouveroy komt hier met een hele uiteenzetting. Ik ben zelf geen wetenschapper, maar ik vind het wel interessant wat hij brengt. Die waterbalansstudie en de ecohydrologische studie zijn voor veel meer belangrijk dan alleen voor dit dossier. Men heeft negen deelgebieden en vier aanvullende deelgebieden gemaakt waarin men metingen gaat uitvoeren en waarin men gedurende 2 jaar – die periode is al een hele tijd geleden begonnen – elk seizoen de resultaten opmeet.

We hebben een aantal besprekingen gehad met de dienst-MER. Men is tot de conclusie gekomen dat men de resultaten van die metingen nodig heeft om het globale beeld te kunnen vormen. Je hebt dus een vereiste langere periode van metingen op het terrein. Men wilde die plan-MER snel afhandelen om dan tot politieke besluitvorming te kunnen komen, maar dat gaat niet, want aangezien dat er nu in moet, moet je daar ook op wachten. Het is een beetje verwonderlijk dat men nu wil dat dat daar in zit. Ik geef vandaag echter geen kritiek, want dat heeft geen zin, omdat de stuurgroep waar de administratie Leefmilieu bij betrokken was, helemaal in het begin eigenlijk perfect akkoord ging. Die stelde dat men wel een ecohydrologische studie nodig had, maar dat het geen enkel probleem was dat dat niet op planniveau in die plan-MER werd gestopt. Men mocht dat apart doen. Nu blijkt dat dus niet zo te zijn.

Een tweede studie is die betreffende de opmaak van de modellen voor waterbeschikbaarheid en de allocatiestrategieën. Dat is dus de waterbalansstudie. Die is in januari van dit jaar van start gegaan.

De deskundige van de discipline water noemt het een leemte dat die waterbalansen niet zo nauwkeurig in kaart zijn gebracht. Eigenlijk moeten we dat sowieso hebben. Binnen het kader van de plan-MER moeten we ook de resultaten van die waterbalans hebben. De deskundige zegt dat dat een beter inzicht zal geven in de waterbalans binnen het stroomgebied van de Schelde in het algemeen en dat het voor heel wat belangrijke projecten niet onbelangrijk zal zijn in de toekomst. Daarom wordt die waterbalansstudie op dit ogenblik opgemaakt.

Die twee studies lopen nu. Voor de ecohydrologische studie heb je 2 jaar modellering nodig. We zijn al 6 maanden bezig, vandaar mijn verklaring die ik onlangs heb afgelegd, dat we nog

18 maanden nodig hebben vooraleer we klaar zullen zijn met onze ecohydrologie en onze waterbalans. Die moet voor het hele stroomgebied worden opgemaakt, maar in functie van dat project. Dat zal voor veel dingen een interessante zaak zijn.

Nieuwe studies zijn er niet. Dat zijn de enige twee zaken die ik nodig heb. Dat sluit naadloos aan, mijnheer Sabbe, bij uw vraag wanneer de plan-MER klaar zal zijn. De plan-MER is afgekeurd, maar dat betekent niet dat je ze helemaal opnieuw moet maken. Maar de gegevens die men vraagt, moet je wel vragen. Ik hoor hier veel mensen zeggen dat die gegevens bekend zijn. Ik heb in het verleden gezegd dat de waterbalansen en de verzilting voor mij ook heel belangrijke zaken zijn.

Ik ben niet de grote minnares van Schipdonk, maar ook niet de grote hater van Schipdonk. Voor mij is dat gewoon een heel waardevolle piste die wordt bekeken. Ik wil een goedgekeurd milieueffectenrapport, dat klaar en duidelijk stelt: dat zijn de zaken die we moeten hebben en die zitten erin. Dat zal voor mij ook als voorbeeld dienen als we nog andere dossiers moeten bekijken. Laat ons daar alstublieft consequent zijn en afsluiten wat we gestart zijn.

Betekent dat dan dat we ondertussen niets kunnen doen? Helemaal niet. Mevrouw Van Volcem, u hebt in de vorige discussie gesteld dat er een mastergroep zou moeten zijn die alles nog eens mooi in kaart brengt. Ik heb daarop geantwoord dat u een punt had en dat ik het gevoel had dat men er nu van uitgaat dat de ontsluiting van de haven van Zeebrugge een zaak is van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). Als ik vorige week heb gezegd dat er een onafhankelijk of onpartijdig oog moet naar kijken, dan wil ik daarmee het dossier uit de sfeer halen alsof W&Z dat nu per se wil. Want die kritiek heb ik al heel vaak gehoord. Men wekt de indruk dat de administratie per se wil dat het er komt en dat de objectiviteit in het dossier zoek is. Ik denk dat dit niet goed is. Voor mij is het van belang dat de sereniteit over die ontsluiting hersteld wordt en ik heb in de vorige commissievergadering al gezegd dat we tijd hebben en dat het milieu-effectenrapport moet worden afgewerkt. Laat ons ondertussen al met een aantal mensen rond de tafel gaan zitten om te zien hoe we die ontsluiting van de haven van Zeebrugge verder aanpakken. Er lopen een aantal schitterende projecten over de weg en het spoor. Als men dat allemaal optelt in euro's, komt men aan een heel mooi bedrag. De ontsluiting via het water is de achillespees van het hele dossier.

De heer Sabbe zegt dat men met estuaire vaart alles kan oplossen. Ik ben daar een groot liefhebber van en ik vind dat iets plezants, maar u weet dat er al een probleem is, want u kunt dat niet combineren met de steun intermodaal vervoer. Misschien moeten we nog eens een debat houden over de knelpunten van de estuaire vaart. Wat zijn de goede en de slechte kanten? Het is geen wondermiddel. De steun die ik nu geef, is tijdelijk. Als men die stopzet, is het ermee gedaan. Het kan iets goeds zijn omdat men langs de kust vaart en men de kanalen op kan. Ik vind dat in se goed, maar de vraag is hoe men dat gaat oplossen. Het is voor mij een denkspoor dat zeker bekeken kan worden, maar er zijn de waterwegen, de bestaande potentialiteiten. Men moet nu rond Brugge varen. Ik heb laten bekijken hoe ik ervoor kan zorgen dat de bruggen sneller open en dicht gaan, en dat we daar ook het dynamische verkeersmanagement een plaats geven. Die zaken worden op dit ogenblik bekeken. Ik denk dat het absoluut verstandiger is om over een mastergroep te spreken – en mijn administratie mag daar zeker een rol in spelen – om de focus wat onafhankelijker te maken en niet onmiddellijk de pen te laten houden door de mensen van W&Z, van wie men langzaam maar zeker gaan denken is dat ze per se willen dat het er komt. Het is altijd de bedoeling geweest om het te onderzoeken en ervoor te zorgen dat de discussie voor eens en altijd gevoerd kan worden. Men dient over alle elementen te beschikken vooraleer men kan beslissen.

Voor mij is een onafhankelijk oog belangrijk. Ik pik daarmee ook in op de suggestie die hier onder andere door mevrouw Van Volcem werd gedaan. Ik denk dat het toch wel nuttig is om die verstandige mensen eens te laten kijken wat er nodig is. Is het goed om eens in het

buitenland te gaan kijken hoe men zo'n dossier over waterontsluiting aanpakt? Ik ga er geen uitspraken over doen of dat al dan niet nodig is. Laat die mensen dat maar doen. We mogen ook niet bang zijn als we een mastergroep laten werken. Men moet ook mensen die kritisch staan tegenover ontsluitingsdossiers, een plaats durven te geven, evenals grote spoorliefhebbers. Ik heb daar geen problemen mee. Men moet er wel voor zorgen om mensen samen te brengen die de ontsluiting van havens belangrijk vinden en die ook weten dat het belangrijk is dat als men iets via de voordeur naar binnenbrengt, dat men het ook via de achterdeur naar buiten moet brengen. Anders heeft men natuurlijk een bijzonder groot probleem.

Wat de politieke besluitvorming betreft, verwijs ik graag naar het regeerakkoord. Daarin staat dat we na het afwerken van de onderzoeken – en wat mij betreft is dat absoluut het plan-MER –, een politiek besluit gaan nemen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we ons daaraan houden. Voor sommigen is die besluitvorming heel helder, voor anderen niet zo. Ik probeer de emoties zoveel mogelijk weg te houden en ervoor te zorgen dat er gedaan wordt wat moet worden gedaan en dat dit op een degelijke manier gebeurt. Het was een streep door mijn rekening – dat moet ik eerlijk toegeven – dat die ecohydrologische studie niet gewoon zijn tijd kon lopen en dat ondertussen het plan-MER goedgekeurd is. Men heeft gezegd dat men die resultaten niet nodig heeft, maar dan gaat u me niet horen zeggen dat de beslissing binnen 2 maanden klaar moet zijn. Men heeft gezegd dat men 2 jaar tijd nodig heeft en we moeten de tijd gebruiken die er is.

Wat de opmerking van de voorzitter betreft dat we erover praten sinds 1988, merk ik op dat men nooit in een reservatiezone heeft voorzien. Op het moment dat men in een reservatiezone voorziet, moet men er wel aan gedacht hebben. Er is toch wel een reden waarom men in zo'n zone voorziet. Ik ben het ermee eens dat men al 20 jaar in onzekerheid leeft, maar ik ben nog geen 20 jaar bezig met het opmaken van een plan-MER. Ik zou het vooral een gemiste kans vinden dat we niet van de gelegenheid gebruikmaken om ze af te werken en ik zal het ook op die manier doen. Ik zal ondertussen niet gedurende 18 maanden wachten om de ontsluiting van de haven op andere manieren dan diegene die al beslist zijn, rationeel te bekijken. Het gaat dan niet meer alleen over het Schipdonkkanaal. Het is geen stuurgroep over het Schipdonkkanaal, maar over de goede manieren zijn om het te ontsluiten.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, collega's, ik geef een verduidelijking. Bavikhove mag dan al een zeer klein dorp zijn, ik wil toch belichten waarom het belangrijk is. Bavikhove ligt aan de Leie, juist op het punt waar de zone van 1320 ton stopt en waar men nu nog bezig is aan wat ik 13 jaar geleden in de gemeenteraad nog heb helpen beslissen: de verbreding van de Leie. Dat is een van de redenen waarom ik van in den beginne zo sceptisch was over het Schipdonkkanaal. Het heeft geen zin om via het Schipdonkkanaal 6000 ton toe te laten tussen Zeebrugge en de Ringvaart in Gent, om dan te botsen op een Leie en Schelde die maar voor 1320 ton zijn uitgerust.

Ik ben de laatste om economische ontwikkeling tegen te gaan. Ik heb daarover deze voor-middag in de commissie Economie de degens gekruist met een aantal collega's die hier ook nog aanwezig zijn. Ik ben geen tegenstander van economische ontwikkeling en van projecten die de economische ontwikkeling vooruit helpen. Maar ik ben wel tegen zinloze projecten.

Minister, in dezen ontgoocht u mij. Ik heb u in januari gevraagd of het bij dat lijstje van studies bleef. U bevestigde dat. Ik vroeg daarbij ook naar datums. U hebt mij dat duidelijk gecommuniceerd, niet alleen met uw lichaamstaal maar ook met woorden. U hebt toen alle zes studies opgesomd: de haalbaarheidsstudie, de gebiedsstudie, de aanvullende studies, de studie over het verkeersmanagement en nog twee andere studies. Ik begrijp niet waarom u dan plots op 19 mei, 5 maanden later, aankondigt dat u een onafhankelijk team gaat samenstellen, zonder in januari te hebben aangegeven dat u dat van plan was. Ik lees dat in De Standaard.

Minister Hilde Crevits: Wat in de krant staat, is wat hier 6 maanden geleden werd gevraagd.

De heer Ivan Sabbe: 6 maanden geleden heb ik u gevraagd welke studies er nog openstaan.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van Volcem heeft het gevraagd. Ik heb gezegd dat ik dat ging doen.

De heer Ivan Sabbe: U hebt in die commissievergadering niet gezegd dat u nog eens een onafhankelijk team ging oprichten. Ik vraag mij af of we in Vlaanderen nog iets anders kunnen dan studies en teams starten. We zijn op het punt gekomen dat alle kaarten op tafel liggen en dat we niet nog eens het werk moeten overdoen. Ik stel me er trouwens vragen bij hoe je dat onafhankelijk team zou kunnen samenstellen. Ik denk dat alle pistes duidelijk zijn. Er zijn geen 37 manieren om een haven te ontsluiten. Er is de binnenvaart, er is het spoor, er is de binnenvaart via een stukje zee, er is de weg. Al die zaken zijn bekend en beslist.

De voorzitter van de commissie heeft daarnet al gezegd dat wij in eerste instantie moeten inzetten op beslist beleid. De tweede zeeluis in Terneuzen is beslist beleid. Het is van belang dat wij daarop inzetten en dat wij dat uitvoeren. Wij kunnen langs daar de ontsluiting van de haven van Zeebrugge realiseren.

Dan hebt u het over de estuaire vaart en die betreft dubbelwandige vaartuigen. Het zijn er ondertussen vier. U moet weten dat het verschil tussen Nederland en België gigantisch is, er zijn 85 kruiplijncoasters. Er is dan ook nog de mogelijkheid van Short Sea Shipping, iets dat gebeurt tussen Calais en Dover, dat zijn ook mogelijkheden. Het gaat niet eens over dubbelwandige vaartuigen, het zijn binnenschepen met een beetje een verhoogde steven en een verhoogde achterboeg. Dat is wat ze toepassen in de ons omringende havens.

Bovendien, en dat hebt u waarschijnlijk ook gezien, kwam er op Focus WTV, op de grensoverschrijdende uitzending, niet vorig weekend, maar het weekend daarvoor, een volledige reportage over wat Frankrijk heeft beslist. De Fransen hebben duidelijk gezegd dat de bruggen in het Seinebekken niet hoger zullen zijn dan 5 meter. Dat betekent dat we heel ons verhaal om schepen met drie containers naar het Seinebekken te vervoeren, op onze buik mogen schrijven, want dat komt er niet. Dat zijn zaken die al beslist zijn.

We hebben het ook permanent over het Vlaamse baaienproject. Dat kan enkel de oplossing voor Zeebrugge vergemakkelijken. Zo kunt u die paar dagen dat u toch niet met een binnenschip van Zeebrugge geraakt, die 20 dagen dat er te hoge golven zijn - 'by the way': het is 35 kilometer tot aan de bocht van de Schelde – overbruggen, want daar gaat het om.

De oplossingen zijn er, alles is gekend, ook Infrabel heeft gezegd wat het allemaal gaat doen. Ik heb u daarnet ook de cijfers in TEU opgesomd waaruit duidelijk blijkt dat de capaciteit per spoor groter zal zijn dan het volledig aantal af te wikkelen containers in Zeebrugge. De oplossingen zijn voorhanden. Ik zie helemaal het nut niet in van een zoveelste studie over een andere studie of van de zoveelste werkgroep om eigenlijk toch maar tijd te winnen om mogelijkwerijs de vooringenomenheid waar te maken en het Schipdonkkanaal te verbreden op industriële wijze.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mevrouw Mercedes Van Volcem: Minister, ik ben heel blij dat u naar mij verwijst. Ik ken in Brugge ook nog iemand uit uw partij die als het moeilijk wordt steeds naar mij verwijst. *(Opmerkingen)*

Ik denk dat de minister heel goed weet wie ik bedoel.

Ik weet ook heel goed wat ik hier heb gezegd op 14 januari. Het betrof een heftig pleidooi voor de ontsluiting van de haven. Ik heb toen niet gevraagd dat u opnieuw een onafhankelijke studie zou bestellen, en ik meen ook niet dat u dat in de krant bedoelt, maar wel dat u een stuurgroep of een taksforce zou oprichten om werk te maken van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, met alle spelers zowel inzake weg, spoor als water, en dat u daar ook een

politiek draagvlak voor creëert. Ik zou niet willen, minister, dat mijn stad het slachtoffer wordt van het feit dat er te veel eenrichtingsverkeer gebeurt. U weet ook heel goed dat de havenvoorzitter nu opnieuw opkomt voor uw partij, op de Senaatslijst, en dat vergemakkelijkt niet alle dossiers die we voor Brugge en onze haven willen bewerkstellingen in een regering.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik heb een slecht gevoel bij uw antwoord. U hebt de gave van het woord en daardoor slaagt u erin een aantal dingen te zeggen zonder ze expliciet te stellen en mij zo impliciet een boodschap te geven.

Ik voel die ook al een tijdje aan. U geeft me de boodschap: let op, er komt een ecohydrologische studie, let op, er komt een model voor de waterhuishouding. En dan hebt u in uw antwoord, niet alleen hier, maar ook op andere plaatsen al herhaaldelijk gesteld: “dat geldt voor het hele gebied en niet alleen voor dit project” – en nu komt het: – “maar ook voor andere”. Ik weet heus wel wat u daarmee bedoelt, u hebt het over de zeesluis in Terneuzen. De impliciete boodschap die u mij hier geeft, zo voel ik het toch aan, is dat ik beter zou zwijgen. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Maar zo komt het wel bij mij over. We zullen daar niet over zwijgen omdat wij, als die keuze zich zou voordoen, daarmee zullen moeten omgaan, minister. Dat zijn objectieve gegevens. Niemand zal daar blind voor zijn. Ook niet diegenen, waaronder ikzelf, die voor de zeesluis in Terneuzen pleiten. Ik hoop dat het verdelingsvraagstuk zich niet stelt. Maar als het zich stelt, dan kent u mijn standpunt. Ik denk dat u het dan zult volgen omdat u heus wel snapt wat het verschil is tussen een verbetering van een multimodale ontsluiting aan de ene kant en het behoud van de zeehaven aan de andere kant.

Ik wil hier nog een element aan toevoegen. Door omstandigheden was ik een bevoorrechte getuige en ook actor in de onderhandelingen over het realiseren van de zeesluis tussen Nederland en Vlaanderen op het niveau van het Stakeholders Advies Forum (SAF). Dat is het grote verschil op dit ogenblik tussen aan de ene kant het Schipdonkkanaal en aan de andere kant de zeesluis in Terneuzen. Want al zijn er nog belangrijke ecohydrologische studies onderweg, de zeesluis in Terneuzen wordt gedragen door een unaniem advies van zowel de milieuorganisaties aan Vlaamse kant als de milieuorganisaties aan Nederlandse kant.

Ik kan u verzekeren dat de milieuorganisaties uit beide landen weten waarover ze praten, zeer weerbaar zijn en goed bestaat. Maar ook de werkgeversorganisaties, de werknemersorganisaties en de bestuurlijke overheden in beide landen, met uitzondering van het Rijk en Vlaanderen die niet in het SAF zaten omdat ze te veel partij waren, dragen die zeesluis. Er is met andere woorden een groot maatschappelijk draagvlak. Dat is een wezenlijk verschil. Aan de ene kant heb je een project dat door iedereen wordt gedragen en aan de andere kant heb je – daar kun je niet meer onderuit – een Schipdonkkanaal waar het maatschappelijk draagvlak op dit ogenblik, zoals de heer Sabbe heeft gezegd, onbestaande is. Ik zie niet in hoe je dat kunt veranderen, ook niet via een nieuwe onafhankelijke commissie, waarvan ik ondertussen heb begrepen dat ze niet als zodanig gaat over het Schipdonkkanaal, maar over de ontsluiting van Zeebrugge. Maar dat is een andere insteek. Daarin kunnen we mee onderzoeken hoe zo’n onafhankelijke commissie daaraan nog iets zou kunnen veranderen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal het nog eens moeten nalezen om er alles uit te halen. U maakt deel uit van de uitvoerende macht. De regering beslist en voert uit. Het is gelukkig niet meer zoals in de Middeleeuwen en de zeer recente Middeleeuwen, toen men besliste om pas nadien vast te stellen dat iets niet werkt. Het lijkt mij logisch dat je een aantal studies afwerkt. We hebben daarover ook in het verleden geen onduidelijkheid laten bestaan. Al is het maar omdat ook een eventueel negatieve beslissing moet kunnen worden gemotiveerd ten aanzien van wie daar heel duidelijk naar vraagt.

In die zin heb ik toch wel een vraag die blijft hangen na uw antwoord. Ik hoop dat we de onzekerheid niet eindeloos zullen rekken. Ik zal straks een aantal actoren opsommen die daarvan het slachtoffer zijn. Ik weet niet of het nodig of nuttig is om dit potje nog een aantal jaren op het vuur te laten staan. U hebt zelf geklaagd over de emotionaliteit die soms met dit dossier gepaard gaat. Dit langer laten aanslepen zal dit alleen maar versterken, al is het maar omdat Zeebrugge recht heeft op en nood aan een degelijke ontsluiting. In die zin lijkt mij een door u samengebrachte stuurgroep van experts om die ontsluiting te bekijken, los van Schipdonk maar in het kader van die hele haven, en om te proberen deze ontsluiting te faciliteren, helemaal niet in tegenspraak met de beslissing die we nemen over Schipdonk zelf. Maar er is wel de duidelijke interferentie met het dossier van de zeesluis in Gent, waar men in een soort afwachtede houding zit omdat er nu ook langs Nederlandse kant verkiezingen zijn. Daar zullen de besprekingen opnieuw moeten worden opgestart. Maar ze lopen wel en op zich gaan ze de goede richting uit. Ik zou willen, mijnheer Sabbe, dat we inderdaad konden spreken over beslist beleid.

Het aplomb waarmee u dat zegt, zal er misschien voor zorgen dat de champagnekurken zullen knallen in Gent. Maar eerlijk gezegd, zit men daar nog heel afwachtestend te kijken naar dat dossier. Ik hoop dat het dossier Schipdonk het dossier van Gent niet besmet. Er is al verwezen naar het draagvlak. Het is technisch ook veel eenvoudiger. Financieel is het nut ook bewezen. Ik denk dat we de Nederlanders geen excuses moet geven en zeggen dat eerst de andere studie klaar moet zijn vooraleer vooruitgang te boeken bij besprekingen over het dossier van de tweede zeesluis in Gent. Ik heb het al gehad over de bewoners, de onzekerheid en de reservatiestrook.

Minister, het regeerakkoord verwijst naar een beslissing in functie van de studies die zijn afgerond. U hebt eraan toegevoegd dat dat voor u minstens het MER is. Wat gebeurt er echter als de waterbalans, die er, als ik het goed heb begrepen, sneller zal zijn dan de veel breder opgevatte ecohydrologische studie en manifest zou blijken dat men daar bijna zeker met negatieve effecten te kampen zal hebben? Zal men dan het andere afwachten om alsnog die beslissing te nemen? Wanneer mogen we die waterbalansstudie verwachten? Betekent dat dat we per definitie nog 18 maanden moeten wachten op een beslissing?

De heer Jan Peumans: Minister, ik heb nog een opmerking over de reservatiezone. De gewestplannen van de jaren 70 stonden vol met alle mogelijke reservatiezones voor het Albert- en heel wat andere kanalen. In de jaren 70 kon het niet breed en groot genoeg zijn. Ik denk aan alle reservatiezones voor ringwegen rond steden. Als u die bekijkt, zult u onder de indruk zijn van waarin men toen allemaal voorzien heeft.

Mijn boodschap is af te werken waarmee men begonnen is en dat wat sneller te doen. Ik denk dan aan de ontsluiting van de havens en vooral die van Antwerpen. De binnenvaart is daar zeer belangrijk. In de modal split bedraagt die, dacht ik, 40 percent. Samen met mevrouw Smaers pleit ik voor een snelle investering op korte termijn. Mevrouw Smaers heeft het hier vroeger gehad over de verhoging van de bruggen. We kijken met spanning uit of dat op korte termijn wordt gerealiseerd zodat de grootste haven van Vlaanderen, de Alberthaven, goed ontsloten wordt. *(Opmerkingen)*

Als u het over bruggen hebt, mag ik het toch over Limburg hebben. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, Vlaanderen spreekt tot u! *(Gelach)*

De heer Filip Watteuw: West-Vlaanderen.

Minister Hilde Crevits: Nee. Ik heb een aantal reacties en suggesties gehoord. Ik zal trachten, voor zover dat nodig is, een onduidelijkheid recht te zetten. Wellicht heb ik weer te snel gesproken.

Ik heb daarnet geduid wie trekt en draagt. Als het gaat over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge en men geeft alle trekkerschap aan W&Z, dan zou er opnieuw een bepaalde sfeer kunnen ontstaan. Ik heb proberen duidelijk te maken wat ik met ‘onafhankelijk’ bedoel. Zonder W&Z kan men niets doen. Men moet er echter het trekkerschap niet leggen.

Mevrouw Van Volcem, om fair te zijn, heb ik verwezen naar de nood. Ik herhaal wat ik op 14 januari heb gezegd. “Ik heb soms het gevoel dat men ervan uitgaat dat de ontsluiting van de haven een zaak is van W&Z. Dat is het niet. Het is een zaak van de hele Vlaamse administratie in samenwerking met de haven”. Ik heb er dan een hele hoop uitleg bijgegeven. Ik heb ook akte genomen van de vraag naar een volledig overleg ter zake. Ik heb er dan opnieuw wat uitleg over gegeven.

Mijnheer Sabbe, het is dus niet zo dat we een onderzoek van een onderzoek van een onderzoek gaan voeren, wel dat we de actoren samenbrengen. Men moet natuurlijk zien wat ‘onafhankelijk’ juist is. Het kan zijn dat men voorstelt een beroep te doen op de expertise uit het buitenland. Laten we echter eerst de mensen samenbrengen. Binnen nu en een paar weken zult u ook de namen zien van wie we voorstellen om daaraan te werken. Dat is dus geen studie met een aanbesteding. We brengen gewoon een aantal mensen samen. U zegt dat alle oplossingen er al zijn. U hebt het dan zelf over de Vlaamse Baaien, een schitterend project, waaraan ik absoluut verder trekken. Dat is een extra argument om een aantal mensen samen te brengen. Ik hoop dat ik de zaken nu duidelijk heb gesteld.

Mijnheer van Rouveroy, emoties zijn gevaarlijk. Ik had ook een wat slecht gevoel. Ik krijg het gevoel dat ik die hydrologische studie en die waterbalansstudie niet mag afwerken, dat er nu vlug-vlug moet worden beslist. Ik zit met een gewrongen gevoel. Voor mij is het ook wel belangrijk dat die zaken er nu komen, en niet om allerhande manoeuvres uit te voeren. Maar als men ons dat vraagt, laten we dan ook uitvoeren. Het ligt niet in mijn temperament te zwijgen. Maar ik heb het verslag er nog eens op nagelezen. Waarom zouden we het in godsnaam niet doen? Laten we afwerken waar we aan begonnen zijn. We zullen er ook veel uit leren. De vorige keer heb ik in de commissie gezegd dat het voor mij wel ver gaat. Ik vond eigenlijk niet dat dat deel moest uitmaken van het plan-MER. De MER-cel heeft geoordeeld dat het erin moet. Ik zal dat dan ook doen. Ik heb ook wel tijd. Het gaat erom dat men twee keer vier seizoenen nodig heeft om dat te bekijken.

De dienst MER heeft autonoom geoordeeld welke studieresultaten bekend moeten zijn alvorens er een deskundig oordeel geveld kan worden over de milieu-effecten. Na die beslissing hebben we dan actie ondernomen.

Mijnheer Van Malderen, u vroeg naar een timing. Die 18 maanden slaan op de ecohydrologische studie met betrekking tot de waterbeschikbaarheid. We zijn daar ook al een tijdje mee bezig. In de loop van volgend jaar verwachten we de eerste resultaten. Dan is het ook opportuun om met de MER-cel contact op te nemen om te zien of de MER conform verklaard kan worden. Ik zal niet te allen prijze 18 maanden wachten. Als er na de waterbalans blijkt dat een aantal conclusies getrokken kunnen worden, zullen we samenkomen met de MER-cel. Hoe rapper, hoe liever. Ik weet niet of u dat beseft, maar het is vervelend voor mij dat die plan-MER niet conform is verklaard. Dat is absoluut geen aangename zaak. Ik had veel liever gehad dat ze conform was verklaard en beginnen discussiëren over de beslissing. Ik heb me echter 6 maanden geleden geëngageerd dat ik ze zou afwerken. Ik zal dat ook doen. Als de waterbalans vroeger klaar is, dan kan ze verwerkt worden in de MER en kunnen we de zaak opnieuw bespreken met de MER-cel. U kunt wat dat betreft, rekenen op mijn engagement.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik noteer heel duidelijk dat u zegt dat het niet over een studie zal gaan, maar wel over consultatieoverleg.

Minister Hilde Crevits: Ja, als die groep van tien of twaalf wijzen zegt dat ze graag de expertise van professor X van universiteit Y zouden inwinnen, dan zou dat een goede piste

kunnen zijn. Maar het gaat niet over een aanbesteding die nu wordt georganiseerd om een externe studie te laten doen over de manier waarop we de haven gaan ontsluiten. Zeker niet.

De heer Ivan Sabbe: Het is belangrijk dat we niet in het verhaal van BAM terechtkomen waar we 275 miljoen euro aan studies uitgeven en waar nog niets in staat. We moeten dat te allen prijze vermijden.

Ik heb in januari goed naar u geluisterd en ik zal ook nu goed luisteren: het gaat over consultatieoverleg en niet over een bijkomende studie. Daarover zijn we het eens?

Minister Hilde Crevits: Het is geen bijkomende studie die via een aanbesteding wordt betaald. Neen.

De heer Ivan Sabbe: U hebt gezegd dat er nog 18 maanden te gaan is. Dat betekent dus eind 2011. Spijtig genoeg zullen we nog zo lang moeten wachten.

Minister Hilde Crevits: Tenzij de waterbalans volgend jaar klaar is en de MER-cel zegt dat we dat moeten verwerken.

De heer Ivan Sabbe: Dat betekent wel dat we hier afspreken dat we niets doen tot het moment waarop de laatste studie klaar is.

Minister Hilde Crevits: We gaan die afwerken. Absoluut.

De heer Ivan Sabbe: Waarvan akte.

Minister, ik had problemen met uw non-verbale communicatie toen het over de tweede zeesluis ging in Terneuzen. Ik ging er toch van uit dat de Vlaamse Regering had gecommuniceerd dat ze dat had beslist.

Minister Hilde Crevits: In het regeerakkoord staat dat er inzake de sluizen drie belangrijke dossiers zijn voor de Vlaamse Regering: sluis Gent-Terneuzen, sluis Zeebrugge en sluis Antwerpen. We hebben daarover gedebatteerd, vorige week nog. Over de financiering en budgettering en de manier waarop moet de Vlaamse Regering nog beslissen. Morgen kunnen we niet beginnen te bouwen. Principeel zijn dat voor ons heel belangrijke dossiers.

De heer Ivan Sabbe: Ik wil niet in een regionale weegschaal terechtkomen waarin moet worden gekozen voor het Schipdonkkanaal of de tweede sluis in Terneuzen.

De voorzitter: Vorige week hebben we het uitgebreid gehad over de sluizenproblemen. De heer Penris heeft er ook een vraag over gesteld. Mijnheer Sabbe, u kunt niet alle vergaderingen van de boeiendste commissie bijwonen. U kunt nalezen wat de minister hierover heeft gezegd.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het snelheidsbeleid op gewestwegen binnen de bebouwde kom

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Voorzitter, minister, collega's, zowel het Vlaamse Gewest als de federale staat zetten hoog in op verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersdoden. Als we het aantal verkeersdoden in 2010 in België willen terugdringen tot maximum 750, en tot maximum 500 tegen 2015, dan moet het percentage snelheids-overtreders dringend naar beneden.

Vorig jaar nog organiseerde het BIVV een sensibiliseringscampagne die daartoe moest bijdragen. Aan de hand van sprekende voorbeelden werd aangegeven waarom 50 kilometer

per uur binnen de bebouwde kom het absolute maximum is. Het is juist binnen de bebouwde kom dat snelheid voor problemen zorgt. Een meerderheid van de bevolking duidt onaangepaste snelheid aan als belangrijkste buurtprobleem. De cijfers geven hen gelijk. Meer dan de helft van alle verkeersongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom.

Ook Vlaanderen heeft een belangrijke rol te spelen. Vlaanderen neemt met zijn gewestwegen in deze problematiek een belangrijke plaats. Gewestwegen zijn vaak bredere wegen die een vlotte doorstroming toelaten waardoor automobilisten de neiging hebben om sneller te rijden dan de toegelaten maximumsnelheid, zeker in de bebouwde kom, waar in regel een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur geldt. Niet overal in Vlaanderen zijn de gewestwegen evenwel aangepast aan deze snelheidsbeperkingen of staan er snelheidscamera's. Nochtans zijn dit wegen waar ook veel zwakke weggebruikers, met name fietsers en voetgangers, gebruik van maken. Een goede uitwerking en afstemming van de categorisering van wegen laat op zich wachten.

Een goed snelheidsbeleid moet echter rekening houden met veel factoren. Zowel de bebording als de infrastructuur moeten op de gekozen snelheden worden afgestemd, en zo de weggebruiker maximaal begeleiden in zijn of haar gedrag.

De snelheidslimiet moet ook geloofwaardig zijn. Nu komen we bij de psychologie van de weggebruiker. Dat wil zeggen dat de limiet aansluit bij de verwachtingen die het wegbeeld oproept. Onderzoek heeft laten zien dat bestuurders zich beter aan geloofwaardige limieten houden dan aan minder geloofwaardige limieten. Als een limiet en een wegbeeld niet in overeenstemming zijn, moet of de limiet of het wegbeeld worden aangepast.

Dit probleem stelt zich bij veel gewestwegen die door bebouwde kommen lopen. De vereiste snelheidsverlaging die meestal samengaat met de formele bebouwdekomgrens zijn vaak onvoldoende zichtbaar en merkbaar voor de automobilist. Specifieke maatregelen die de bebouwdekomgrens duidelijk markeren, aangevuld met fysieke en visuele snelheidsremmers zoals de poortconstructies, en bij voorkeur ook aangevuld met maatregelen binnen de bebouwde kom, kunnen substantiële verbeteringen in de veiligheid bewerkstelligen. Men dient wel na te gaan of die voldoende effectief zijn.

Zo is enkel het aanbrengen op het wegdek van een snelheidsbeperking, een 50 kilometersignaal, en/of een geschilderde lijn die een poorteffect moet voorstellen, vaak onvoldoende om een snelheidsbeperking af te dwingen. Als blijkt dat na het aanbrengen van deze snelheidsbegrenzers consequent meer dan de helft van de automobilisten te snel rijdt – en deze voorbeelden zijn niet uit de lucht gegrepen –, dan hebben we een probleem.

In het kader van dit probleem wil ik verwijzen naar enkele documenten. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt verwezen naar Duurzaam Veilig als buitenlands, Nederlands voorbeeld voor een samenhangende en duurzame visie op verkeersveiligheid in Vlaanderen. Een van de principes van Duurzaam Veilig is nu net de herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en de voorspelbaarheid van het wegverloop en van het gedrag van weggebruikers. Zo heeft men in Nederland essentiële herkenbaarheidskenmerken ontwikkeld als instrument ter bevordering van de voorspelbaarheid van het wegverloop en het rijgedrag. Deze essentiële herkenbaarheidskenmerken worden gezien als een beginpunt en moeten resulteren in een kwaliteitszorgsysteem.

De Mobiliteitsbrief van januari 2010 stond in het kader van het snelheidsbeleid. Ik citeer Joris Willems, de projectauditor voor Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant: “Ideaal zou zijn dat het wegbeeld een bepaalde snelheidslimiet afdwingt en dat er geen bord meer nodig is.” De heer Willems stelt het misschien wat sterk, maar hij verwoordt wel duidelijk het principe dat zou moeten worden gehanteerd.

In 2004 werd binnen de werkgroep Categorisering Lokale Wegen een document ontwikkeld met richtlijnen, toelichtingen en aanbevelingen voor de categorisering van lokale wegen. In

uw beleidsnota erkent u, minister, alvast dat Vlaanderen verder moet investeren om de verkeersleefbaarheid binnen de bebouwde kom te verhogen.

Minister, welke systematiek hanteert de Vlaamse overheid met betrekking tot de bevordering van de voorspelbaarheid van het wegverloop en het rijgedrag bij de heraanleg van doortochten? Gebruikt de Vlaamse overheid een methodiek zoals de Nederlandse essentiële herkenbaarheidskenmerken voor het afdwingen van snelheidsbeperkingen?

Op welke manier analyseert de Vlaamse overheid de snelheidslimiet in functie van de weg, de kenmerken van de weg en de wegomgeving om deze limiet te ondersteunen, zodat die geloofwaardig is voor de weggebruiker? Op welke manier wordt er gevolg aan gegeven?

In welke oplossingen voorziet de Vlaamse overheid om de snelheid in bebouwde kommen op gewestwegen te laten respecteren? Welke rol is hierin weggelegd voor de snelheidscamera's?

Op welke manier wordt erop toegezien dat lokale besturen de richtlijnen voor de inrichting van lokale wegen toepassen?

Hoe werd opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de werkgroep Categorisering Lokale Wegen? Is er bijkomend studiewerk gebeurd? Wat zijn de resultaten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Net vandaag werd er een voorbeeld gegeven in het streeknieuws van Vlaams-Brabant. U hebt het blijkbaar gelezen, minister, want u zit heftig te knikken. Ik geloof dat het de Aarschotsesteenweg was. Er staat een bord om aan te kondigen dat de zone met beperking tot 70 kilometer per uur voorbij is, en minder dan 20 meter verderop staat een bord met de verplichting tot 50 kilometer per uur. De automobilist trekt dus op, want hij mag meer dan 70, en moet dan plots weer afremmen. Daar werd in het artikel een beetje mee gelachen. Het is soms ook lachwekkend. Ik dacht dat de verschillende verkeersborden in Vlaanderen in kaart werden gebracht. Hoe ver staat het met dat project?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt de piste aangehaald om meer te werken aan de inrichting van de weg en visibiliteitsaspecten als uitgangspunt om de snelheid te verminderen. Dat lijkt me de beste manier van werken om de automobilisten hun gedrag te laten aanpassen. Bij handhaving en snelheidscamera's vraag ik me af in welke mate het Vlaamse Gewest bepaalde richtlijnen kan nemen. De lokale overheden en de burgemeesters in het bijzonder zijn daarbij van groot belang. De burgemeesters moeten op hun grondgebied de juiste maatregelen nemen voor veiligheid en handhaving. Het is de autonomie van de lokale overheden om te beslissen hoe ze snelheidscamera's inzetten. Het Vlaamse Gewest richt zich beter op de infrastructuur.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Dit is een terechte vraag. Het is wel een werk van lange adem voor we alle wegen op een goede manier kunnen inrichten zodat de snelheid van de automobilisten vertraagt. Dat zal nog wel eventjes duren. Daarom verdient het aanbeveling om meer in te zetten op veilige infrastructuur voor de zwakke weggebruikers. De minister doet dat al gedeeltelijk. Er moet meer geïnvesteerd worden in veilige fietspaden met een duidelijke afscheiding voor voetgangers. Dat neemt echter niet weg dat de vraag terecht is en dat dit op lange termijn moet gebeuren.

De heer Jan Peumans: Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen gewestwegen en gemeentewegen. De fantasie op de gemeentewegen is groot. De minister heeft daar geen enkele greep op. Tijdens de vorige legislatuur hebben we het meermaals gehad over de leesbaarheid op gewestwegen. Die leesbaarheid hangt af van de provinciale directie. Als je door Vlaanderen rijdt, dan zie je wanneer je in een andere provincie terechtkomt, bijvoorbeeld aan de manier waarop een drievaksbaan wordt teruggebracht naar

een tweevaksbaan. De ene directeur heeft een voorkeur voor groene paaltjes, de andere voor rode en nog een andere voor gele. De heer Keulen heeft er onlangs nog op gewezen dat men bijvoorbeeld in Nederland geen enkel verschil ziet tussen de verschillende dorpen. Men moet dus naar de indicatieborden van de gemeente zelf kijken om te zien in welke gemeente met terechtgekomen is. De vraag is nu hoe dat komt. Ik denk dat dit samenhangt met de structuur en met de manier waarop het departement functioneert.

De vraag van mevrouw Franssen is terecht. Wanneer men binnen de ambtenarij iedereen zijn zin laat doen, dan wordt er nooit een oplossing gevonden. Ik verwijs ook naar de manier waarop rondpunten worden geïndiceerd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dit is uiteraard een pertinente vraag. Er is de praktijk en er is de theorie. Ik zal wat uitleg geven over de theorie en over de wijze waarop alles conceptueel in elkaar zit.

Mevrouw Brouwers, de verkeersbordendatabank rijdt zijn laatste kilometers. Eind juni zullen we daar klaar mee zijn. Dat betekent dat alles geïnventariseerd is in de databank. Dat betekent echter niet dat het oerwoud al is opgekuist. Ik verwijs naar het artikel van vanmorgen. Het is niet de bedoeling om milieuonvriendelijke operaties voor te stellen, waarbij men telkens moet optrekken en dan weer stoppen bij een hele variëteit van borden. De bedoeling van de verkeersbordendatabank is het aantal borden te verminderen, de logica te vergroten en de beschikbare informatie digitaal ter beschikking te stellen van onder meer gps-providers.

Er is een Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Dat heeft een aantal doelstellingen overgenomen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals de internationale verkeersveiligheidsconcepten die vandaag bestaan. We proberen zo logisch mogelijk te werken en er zijn vademecums voor weginrichting. Er is een vademecum veilige wegen en kruispunten, een vademecum voetgangersvoorzieningen, een vademecum fietsvoorzieningen en het oudere vademecum inrichtingen in bebouwde omgeving. Dat moet ook geüpdatet worden, een kleine facelift kan genoeg zijn. Om de inrichtingsprincipes van wegen goed doordacht te hanteren, moet men daar ook aandacht voor hebben. Het vademecum ronde punten heeft aandacht voor ronde punten in bebouwde omgevingen. In al die documenten is daar wel wat aandacht voor.

In de module doortochten is er een samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten. Daarin staat dat het project dat wordt voorgelegd, moet worden ontworpen volgens de principes in het vademecum. Die moeten worden toegepast. Er moet dus een zekere mate van uniformiteit zijn, zeker in de nieuwe herinrichtingen die vandaag overal worden uitgevoerd.

Het eerste vademecum legde het fietspad aan rond het ronde punt, maar dat was een heel gevaarlijke toestand en dus is het geüpdatet. Nu moet je een vierkant fietspad rond de cirkel leggen. Dat evolueert en het komt de verkeersveiligheid ten goede. Dat betekent niet dat er nog een hele tros fietspaden langs de ronde punten ligt. Het is niet omdat het vademecum is aangepast, dat al de ronde punten ook zijn aangepast. Het zou anders wel handig zijn.

Om een bepaald weggedrag te bereiken, zijn er in grote lijnen drie mogelijkheden die geheel of gedeeltelijk worden gebruikt. Ten eerste elementen die inspelen op de psychologie van de bestuurder. Deze morgen was professor Pauwels aanwezig bij de grote verkeerstocht. Hij heeft een prachtige uiteenzetting gegeven over de psychologie van de fietser. Via een beeld gaan de hersenen spontaan op een bepaalde manier reageren, hetgeen leidt tot een bepaald gedrag in die omstandigheden. Uit internationaal onderzoek is gebleken welke beelden welke spontane reactie en gedrag veroorzaken. Het zijn vooral elementen uit het horizontaal wegbeeld, zoals poorten, middeneilanden, zichtlengten en afstanden waarop het oog wordt gefixeerd. Bomenrijen hebben een bepaald effect op het gedrag. Een straat met of zonder hoge bomen geeft een ander rijgedrag.

Ten tweede zijn er elementen die via fysieke verschijnselen rechtstreeks inwerken op het lichaam van de bestuurder. Het gaat vooral om verticale elementen van de weg, de verticale verkeersremmers, zoals plateaus, drempels en kussens. Die hebben een fysieke impact. Ten derde zijn er de handhaving en repressieve maatregelen zoals controles met bemande of onbemande toestellen. Die mogelijkheden worden ook gebruikt op de Vlaamse gewestwegen: eerst de eerste reeks elementen – de zachte of psychologische elementen – dan de fysieke – hoewel daarover discussie bestaat – en dan de handhavingselementen.

Recent zijn daar nog elementen bij gekomen die verbonden zijn met het voertuig en zijn uitrusting. De heersende snelheidsregimes verschijnen op de gps. Als je te snel rijdt, dan zegt hij ‘tuut’, en dat is een waarschuwing om trager te rijden. Er bestaan ook snelheidsbegrenzers die rechtstreeks op de werking van het gaspedaal ingrijpen. Er zijn nu ook al veel auto’s die zijn uitgerust met een systeem dat het onmogelijk maakt om in bepaalde omstandigheden bepaalde snelheden te overschrijden. Vlaanderen probeert die ontwikkelingen op te volgen en mee te zijn.

De derde vraag: hoe analyseert de Vlaamse overheid de snelheidslimiet in functie van de weg, de kenmerken van de weg en de wegomgeving om deze limiet te ondersteunen? Dat is de boeiendste vraag. In bepaalde gevallen is het vrij duidelijk. Bij de toepassing van de zones 30 in de schoolomgeving was de wegcategorie een belangrijk element om te beslissen of er al dan niet een zone 30 werd ingevoerd op de betrokken weg. Wanneer de wegcategorie – bijvoorbeeld een primaire weg – niet in overeenstemming was met het streven naar een zone 30 – er ligt bijvoorbeeld een school langs die weg – wordt gezocht naar oplossingen via ventwegen en dergelijke.

De snelheidsbeperkingen tot 50 kilometer per uur in bebouwde kommen zijn vooral gebaseerd op de dichtheid en het beeld van de aaneengesloten bebouwing, en het feit dat er zich heel wat meer verkeersbewegingen kunnen voordoen. Voor de keuze tussen 70 en 90 kilometer per uur buiten de bebouwde kommen lagen, naast ongevalgegevens, ook duidelijk elementen uit het wegbeeld aan de basis van een eventuele keuze voor 70 kilometer per uur: bebouwingsdichtheid naast de weg, aantal obstakels op korte afstand van de wegrand en de eventuele afscheiding tussen rijbaan en afzonderlijke fietsvoorzieningen.

Als er zich ondanks al deze zorg in de praktijk concrete probleemsituaties voordoen – de toestand is niet altijd zwart-wit – en onaangepaste snelheid een factor zou kunnen zijn, dan worden in het kader van bijvoorbeeld de behandeling op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid of de opmaak van het herinrichtingsvoorstel – al dan niet in samenwerking met de lokale politie – snelheidsanalyses verricht. Er gebeuren dan zogenaamde V85-metingen: de snelheid die door 85 percent van de automobilisten niet wordt overschreden op een weg met vlot verkeer in normale weersomstandigheden. Dat is de ideale maximumsnelheid. Via deze commissie kunnen op kortere termijn maatregelen worden genomen, in afwachting van een volledige herinrichting op een latere datum.

In welke oplossingen voorziet de Vlaamse overheid om de snelheid in bebouwde kommen te doen respecteren? Een ideale situatie bestaat niet. Als wegbeheerder moeten we bij de heraanleg zorgen voor infrastructurele maatregelen om de snelheid te laten respecteren: poorteffecten, versmallingen, asverschuivingen en dergelijke. Daarnaast zetten we ook in op handhaving. Het Vlaamse Gewest staat daarbij in voor de installatie en het onderhoud van de onbemande camera’s. Ze worden niet willekeurig neergezet, maar wel geplaatst op basis van de ongevallencijfers. Vandaag is er nog steeds een lange wachtlijst van lokale besturen die de installatie van onbemande camera’s vragen. De afhandeling van de lijst gebeurt op objectieve wijze, aan de hand van een prioriteitenlijst.

Op welke manier wordt toegezien dat lokale besturen de richtlijnen voor de inrichting van lokale wegen toepassen? Het Vlaamse Gewest heeft een logisch afstemmingskader uitgewerkt tussen wenselijke en opgelegde snelheden. Het Vlaamse Gewest past deze afstemming toe via de vademecums. In de modules die tussen de lokale overheid en de

Vlaamse overheid worden overeengekomen, zit het respect voor die vademecums. Zij moeten worden nageleefd, zo niet is het dossier niet-conform. Dat wordt goed gemonitord door de provinciale auditcommissies.

De gemeentelijke autonomie moet wel worden gerespecteerd. Als een gemeente een gemeenteweg herinricht, kan de Vlaamse overheid niet direct ingrijpen. Als er zich evenwel een probleem kan voordoen, dan kan er met de VVSG toch worden overlegd of er geen intense communicatie over onze vademecums moet gebeuren.

Hoe is opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de werkgroep Categorisering Lokale Wegen? Het einddocument dateert van 2004. Het is verwerkt in het Mobiliteitshandboek en is doorvertaald voor de lokale wegbeheerders. Misschien moeten we de VVSG contacteren opdat daarvoor reclame zou worden gemaakt. Dit Mobiliteitshandboek is te vinden op www.mobieltvlaanderen.be en is vandaag nog steeds een inspiratiebron voor de opmaak van de lokale mobiliteitsplannen.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Voorzitter, minister, collega's, ik dank u voor het antwoord. U hebt het terecht over het handhaven van de verkeersveiligheid en de heraanleg van wegen. Dat is een bevoegdheid van verschillende beleidsniveaus. Ik begin met de lokale besturen: zij moeten bij de heraanleg veel meer rekening houden met de categorisering van de wegen in het document uit 2004. Ik vind het een goed initiatief dat u verwijst naar de VVSG om te blijven aandringen en de lokale overheden te sensibiliseren. Maar ik stel me de vraag in welke mate lokale besturen zelf de mobiliteitsplannen, de richtlijnen, de toelichting en de aanbevelingen van de categorisering van lokale wegen ook aanwenden om hun wegen op die manier in te richten.

In een ideale situatie zou het wegbeeld een bepaalde snelheid moeten afdwingen en zou er geen bord meer nodig moeten zijn. De heraanleg van doortochten zou meer doordrongen moeten zijn van dit principe. Het duurt natuurlijk altijd enkele jaren voor een doortocht kan worden gerealiseerd.

De wegcode bepaalt het huidige bord om de bebouwde kom aan te duiden: zwarte woningen op een witte achtergrond. Dit bord valt volgens mij te weinig op. Ik weet dat er aan dat verkeersbord heel veel reglementering verbonden is. De combinatie met het verbodsbord om de snelheidslimiet van 50 kilometer per uur kracht bij te zetten, mag in principe niet in de bebouwde kom worden geplaatst. Ik ben er voorstander van om het wel te doen. Ik weet dat het een federale materie is, maar het zou goed zijn als ook het Vlaamse Gewest er zou op aandringen. Het staat inderdaad los van de inventarisatie van de borden waarnaar u verwezen hebt. Als we de zichtbaarheid willen vergroten en als we het gedrag van de weggebruikers een beetje willen bijsturen, dan moeten we overwegen om op gewestwegen in de bebouwde kom zo'n verkeersbord in combinatie – de F1- en F3-borden – mogelijk te maken.

U verwijst ook naar de verschillende vademecums. De theorie en de praktijk liggen inderdaad niet altijd dicht bij elkaar bij het herinrichten van wegen. Het zijn vaak nog vliegvelden. De poorteffecten zijn er, maar ik blijf ervan overtuigd en ik blijf erop aandringen om het bord van 50 kilometer per uur in te voeren op gewestwegen in de bebouwde kom.

Minister, bent u bereid om vanuit het Vlaamse Gewest de bijsturing van de wegcode mee kracht bij te zetten?

Minister Hilde Crevits: Ik ben verrast dat het witte bord met de naam van de gemeente niet opvalt. Het is de eerste keer dat ik dit hoor. Ik dacht dat iedereen ermee vertrouwd was. Ik zal het eens laten onderzoeken.

Mevrouw Cindy Franssen: Er staat niet duidelijk op dat je daar maar 50 kilometer mag rijden. Het witte bord met de rode rand zet veel meer aan tot 50 kilometer per uur rijden. Dat

is net het psychologische effect bij de weggebruiker. Daarom ben ik er een grote voorstander van om dit in combinatie te doen.

Minister Hilde Crevits: De rode rand is duidelijker?

Mevrouw Cindy Franssen: Absoluut.

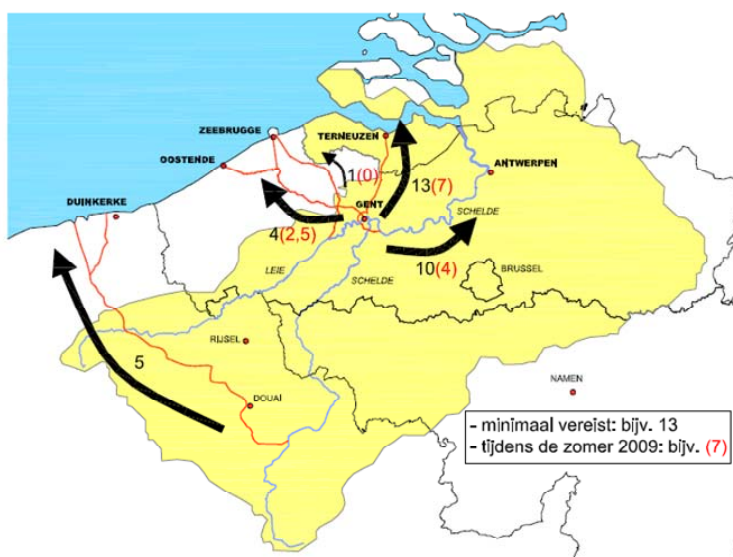
De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

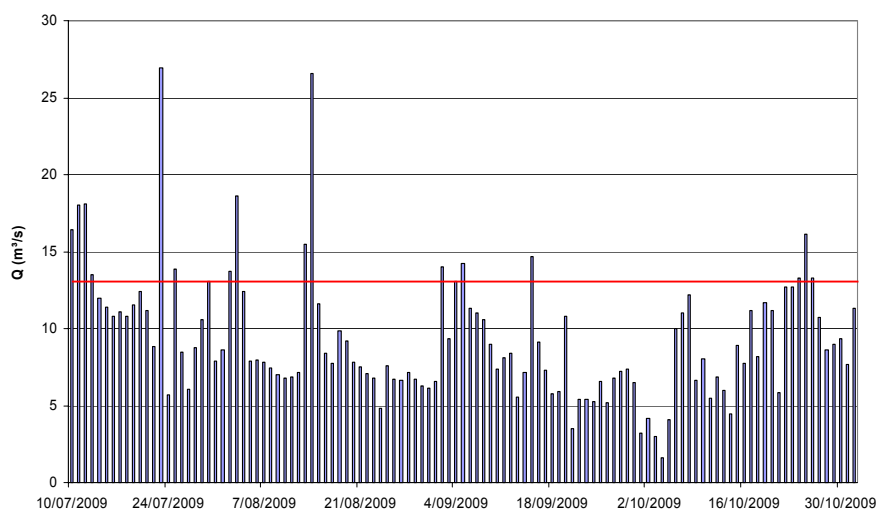
BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van de lopende Seine-Schelde-West-studies en de conformverklaring van het te herwerken plan-MER

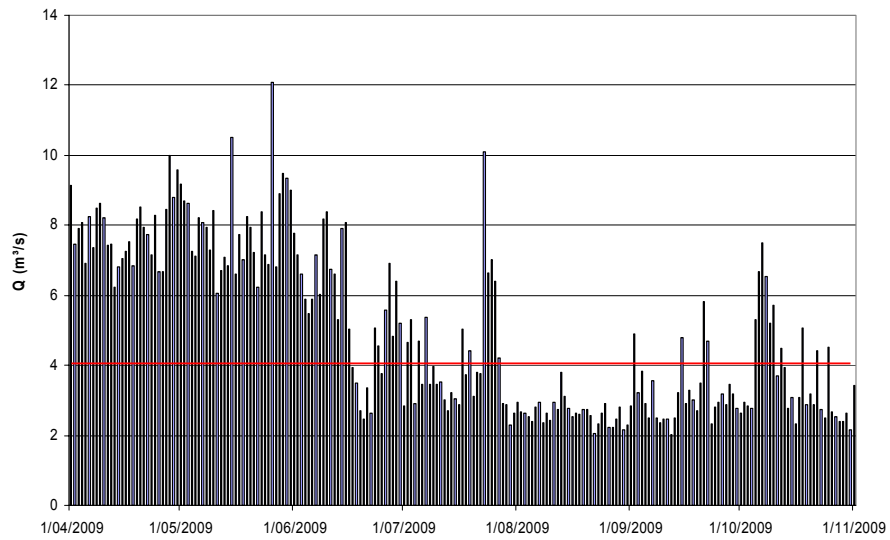
Afvoerdebieten in het Scheldebekken (in m³/sec)



Evergem AOSO 0519-1073 Ringvaart



Beernem 0525-1073 Kanaal Gent-Oostende



Melle 3208-1066 Zeeschelde

