



Vlaams
Parlement

vergadering **C267 – OPE25**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 juli 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken inzake de studies en besluitvorming omtrent de Seine-Schelde-West

- 795 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge en het uitblijven van een beslissing over de eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal

- 804 (2011-2012)

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Seine-Schelde-West (Schipdonkkanaal)

Voorstel van resolutie van de heer Ivan Sabbe, de dames Patricia De Waele en Ulla Werbrouck en de heren Lode Vereeck, Jurgen Verstrepen, Boudewijn Bouckaert en Peter Reekmans betreffende een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge

- 1619 (2011-2012) – Nr. 1

Bespreking

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken inzake de studies en besluitvorming omtrent de Seine-Schelde-West
- 795 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge en het uitblijven van een beslissing over de eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal
- 804 (2011-2012)

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project Seine-Schelde-West (Schipdonkkanaal)

Voorstel van resolutie van de heer Ivan Sabbe, de dames Patricia De Waele en Ulla Werbrouck en de heren Lode Vereeck, Jurgen Verstrepen, Boudewijn Bouckaert en Peter Reekmans betreffende een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge
- 1619 (2011-2012) – Nr. 1

Bespreking

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, is het mogelijk de vragen om uitleg, mijn voorstel van resolutie en de gedachtewisseling samen te behandelen zodat we een brede discussie kunnen voeren?

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Aangezien ik de eerste vraagsteller ben, moet ik me daar ook over uitspreken. Ik ben het daarmee eens voor zover de volgorde van de sprekers ingevolge de indiening van de vragen om uitleg wordt gerespecteerd.

De voorzitter: Dat betekent dat alle partijen hun standpunt achtereenvolgens naar voren brengen. We beginnen met Open Vld.

– *Mevrouw Valerie Taeldeman en de heer Wilfried Vandaele worden tot verslaggever benoemd.*

De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, mijn vraag om uitleg dateert van 6 januari 2012. In samenspraak met de voorzitter werd die vraag on hold geplaatst om uw diensten en uzelf toe te laten de studies die intussen waren opgeleverd, voor te stellen aan de commissie. We hebben het dan over de waterbalans, de ecohydrologische studie en de synthesestudie Hinterlandontsluiting Zeebrugge.

Daarna werden de belangrijkste actoren, zijnde de haven van Zeebrugge en 't Groot Gedelf opnieuw gehoord, waarna Waterwegen en Zeekanaal zorgde voor een repliek op de omstandige studie van 't Groot Gedelf. Het was toen juli 2012.

En zo werd antwoord gegeven op mijn eerste drie vragen. Mijn vierde vraag bleef hangende, met name of u een beslissing zou nemen voor de gemeenteraadsverkiezingen. Maar die vraag is ondertussen door de feiten achterhaald en beantwoord. U hebt inderdaad de beslissing over Schipdonk over de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober getild.

Geen nood, in dit land zijn verkiezingen nooit ver weg, dus blijft de vraag relevant of u de beslissing nu ook over de Vlaamse verkiezingen van 25 mei 2014 zult tillen. Het is duidelijk dat u inderdaad van plan bent om dat te doen. Dat betreuren wij ten zeerste. Ik zal dan ook een poging doen om u alsnog op andere gedachten te brengen.

De argumenten om het Schipdonkkanaal niet te verbreden en te verdiepen zijn talrijk en zijn in deze commissie urenlang toegelicht en becommentarieerd. Ik vind het persoonlijk vandaag niet zinvol om dat hier allemaal nog eens over te doen. Ik breng ze u enkel nog eens in hoofdlijnen in herinnering.

Minister, in dergelijke grote infrastructuurdossiers moet de overheid een hele procesgang volgen. Om in de terminologie van uw bevoegdheden te blijven, zal ik die procesgang als een wegtracé beschrijven met als bestemming de realisatie van het Seine-Schelde-Westproject.

Op dat wegtracé wordt in een hele reeks kruispunten voorzien. Dat is de metafoor voor de vele keuzemomenten die infrastructuurprojecten met zich meebrengen. Een kruispunt is een moment van bezinning. Gaan we rechtdoor, slaan we linksaf of rechtsaf? Veiligheidshalve wordt elk kruispunt met verkeerslichten uitgerust.

Minister, als een verkeerslicht op rood staat en blijft staan, dan haalt u de eindbestemming niet, ook al zouden alle andere lichten groen geven. Het speelt dan zelfs geen rol welk verkeerslicht op rood staat. Als een licht op rood staat, dan staat u stil.

Elk redelijk mens maar zelfs de meest overtuigde Schipdonkverbreder, zoals de heer Leo Clinckers, moet in dit dossier aanvaarden dat minstens één licht definitief de positie rood heeft ingenomen.

Ik zal u enkele mogelijkheden geven die ik in hoofdlijnen zal opsommen. Ten eerste is er manifeste strijdigheid met de kaderrichtlijn Water, met minstens artikel 4, 7° waarbij het zonneklaar is dat aan de vier cumulatieve door Europa opgelegde voorwaarden niet is voldaan.

Twee, er is een manifeste strijdigheid met minstens artikel 56 van het decreet Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003, dat de kaderrichtlijn Water heeft omgezet in eigen regelgeving.

Drie, er is een manifeste strijdigheid van de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) met de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).

Vier, er zitten massieve foute uitgangspunten, foute cijfers en interpretaties in de uitgevoerde MKBA, waaronder – en ik beperk me tot twee – verkeerde aannames inzake estuaire vaart, en trafiekprognoses en hinterlandberekeningen waarvan beslissende onderdelen niet alleen ab initio fout waren, maar ondertussen ook door het tijdsverloop volstrekt achterhaald zijn, al was het maar door de verdere uitdieping van de crisis.

Vijf, wezenlijke onderdelen in de opgeleverde studie over de waterbalans, waaronder niet het minst het ontbreken van betrouwbare gegevens uit twee derde van het stroomgebied van de Schelde, zijnde dus de meetgegevens van het stroomgebied in Frankrijk, en het gebruik van het referentiejaar 2008, halen de conclusies van de waterbalans als een geheel niet zozeer onderuit, maar maken die conclusies onzeker. Zeker het gebruik van het referentiejaar 2008 is niet meer relevant omdat er ondertussen, ook weer door het tijdsverloop, gevalideerde resultaten zijn voor de daaropvolgende jaren, en die geven een ander beeld.

Zes, er is de onherstelbare aantasting van een bijzonder ecologisch, toeristisch en historisch waardevol landschap en derhalve ook de strijdigheid met de beschermingsmaatregelen die daaromtrent gelden op Europees en Vlaams niveau.

Zeven – en ik beoog geen volledigheid, minister, ik verwijs voor de goede orde naar al het andere dat al gezegd is, maar ik wil toch nog één element in de algemene inleiding laten gelden, namelijk het ontbreken van een maatschappelijk draagvlak en van een politiek draagvlak. De strijd die 't Groot Gedelf voert sinds het verzoekschrift van 2008, gebeurt ondertussen in naam van 50.000 mensen die hun handtekening hebben gezet. Ik heb wat gesurft op de website van het Vlaams Parlement en ik krijg dat indruk dat in de rangschikking van de meest ondertekende verzoekschriften of de verzoekschriften met het grootste aantal handtekeningen, dit verzoekschrift van 't Groot Gedelf de tweede plaats inneemt, na het verzoekschrift voor de erkenning van de Vlaamse Gebarentaal. We weten allemaal dat

mensen pas echt wakker worden – dat weet u net zo goed als ik, minister – als de eerste graafmachine voor de deur staat, maar dan is het natuurlijk dik te laat. Dit doet dus vermoeden dat de weerstand een veelvoud is van 50.000 handtekeningen.

Het politieke draagvlak. Ook politiek hebt u geen meerderheid meer. Op partijniveau hebben Groen, LDD en Open Vld zich formeel en dus letterlijk en met mooie volzinnen, in hun partijprogramma's gekeerd tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal. In de wandelingen is thans te horen dat ook het Vlaams Belang, de N-VA en sp.a hun afwachtende houding laten varen en hun steun intrekken. Ik hoop dat zo dadelijk ook formeel uit de mond van die collega's te mogen vernemen.

Wat vaker het geval is in infrastructuurdossiers, is dat er altijd lokale afdelingen zijn van partijen die een ander standpunt innemen. In het bijzonder is dat het geval voor de Brugse afdelingen van sp.a en Open Vld. Hun zorg is de uitbouw van de haven van Zeebrugge en de verkeersknoop die de binnenvaart veroorzaakt rond Brugge. Open Vld begrijpt die bezorgdheid ten volle en we delen ze ook. De haven van Zeebrugge is een van de economische poorten van Vlaanderen en verdient alle steun voor behoud en voor groei. Brugge is een centrumstad met mobiliteitsproblemen en die vergen een structurele oplossing.

Ik benadruk dat deze bezorgdheden ook bezorgdheden van Open Vld zijn, maar de oplossing ligt niet in het verbreden van het Schipdonkkanaal. Andere oplossingen zijn mogelijk en voor Zeebrugge en Brugge ook absoluut noodzakelijk. Ik wil daar graag later in het debat, als die mogelijkheid zich voordoet, dieper op ingaan. Laat me nu al één ding zeggen, minister en collega's, en dat is dat door koppig in te zetten op een hopeloos dossier zoals Schipdonk, de andere oplossingen voor Brugge en Zeebrugge nodeloos worden geblokkeerd.

Kortom, minister, het heeft geen zin de beslissing verder voor u uit te schuiven. Het argument om er een stappenplan van te maken – want ik vermoed dat u in die richting zult antwoorden – en de verbreding van Schipdonk als een laatste en in de tijd ver vooruitgeschoven stap als mogelijkheid te behouden, zonder daar nu verder op te willen inzetten, is en blijft, hoe goed het ook bedoeld is, onverantwoord. En in die zin wil ik een tot op heden onderbelicht aspect voor het voetlicht plaatsen, bovenop alle andere argumenten die er al ten overvloede zijn, in de hoop dat het u alsnog zal aanzetten om een beslissing te nemen. Want geen beslissing nemen, schaadt niet alleen Zeebrugge en Brugge, maar ook rechtstreeks en dagelijks de rechtmatige belangen van tientallen burgers en bedrijven.

Om dit bewijs te leveren, moeten we een kleine technische zijsprong maken naar de ruimtelijke ordening, collega's, meer bepaald naar het gewestplan Eeklo-Aalter en naar de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Op 24 maart 1978 – ik benadruk: 1978 – werd het gewestplan Eeklo-Aalter goedgekeurd en hierbij werd voorzien in een reservatiezone voor de verbreding van het kanaal. Van een onteigening of van een onteigeningsbesluit is hoegenaamd geen sprake. Het betreft met andere woorden de facto een soort van ongelimiteerde erfdienstbaarheid. De bestaande gebouwen en de reservatiezone worden niet aanzien als zonevreemd.

In de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening staat in artikel 4.3.8 paragraaf 2 het volgende te lezen – en ik moet het u voorlezen omdat het wezenlijk is in de redenering die zo dadelijk zal volgen voor burgers en bedrijven: “Een stedenbouwkundige vergunning kan niet worden verleend voor het bouwen van een constructie in een reservatiestrook, behoudens indien voldaan is aan een van volgende voorwaarden: 1, de aanvraag heeft betrekking op de uitvoering, bescherming of instandhouding van handelingen die betrekking hebben op openbare infrastructuur of openbare wegen of nutsvoorzieningen en kan worden gekaderd binnen de vigerende stedenbouwkundige voorschriften; 2, uit de adviezen van de bevoegde instanties blijkt dat de reservatiestrook niet binnen vijf jaar na afgifte van de vergunning zal worden aangewend voor de uitvoering, bescherming of instandhouding van handelingen, vermeld in punt 1. In geval van onteigening na het verstrijken van de termijn, vermeld in het eerste lid, punt 2, wordt bij het bepalen van de vergoeding geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit de vergunde werken voortvloeit.”

Het laatste krijgt in de praktijk vorm middels de zogenaamde ‘afstand van meerwaarde’. Het is een verklaring die een bouwheer ondertekent en waarmee hij verklaart afstand te doen van de meerwaarde die zijn onroerend goed heeft verkregen door het uitvoeren van de aangevraagde bouw- of verbouwingswerken voor het deel dat bezwaard of getroffen is met een reservatiestrook. Bij een eventuele latere onteigening zal de betrokkene geen vergoeding krijgen, collega’s, voor de waardevermeerdering die hij heeft gerealiseerd door de uitgevoerde bouw- of verbouwingswerken. Voor gebouwen gelegen binnen een reservatiegebied kan dus geen stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd zonder dat de eigenaar afstand doet van de meerwaarde die het goed zal verkrijgen na de verbouwing ervan.

Het belang ligt voor de hand: bij een eventuele onteigening kan de eigenaar geen aanspraak maken op de meerwaarde. Een dergelijke verklaring van afstand van meerwaarde, collega’s, wordt in een authentieke akte die voor een notaris wordt opgemaakt, bevestigd. Vervolgens wordt dat overgeschreven op het hypotheekkantoor. Op dat ogenblik is de overschrijving tegenstelbaar aan iedereen, ook aan derden. Bij een latere verkoop van het onroerend goed zullen met andere woorden ook de kandidaat-kopers met deze overeengekomen afstand van meerwaarde rekening moeten houden.

Het is de combinatie van een stilzittende Vlaamse Regering, de bepalingen van het gewestplan en de uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voortvloeiende afstand van meerwaarde die zorgt voor schade aan honderden burgers en tientallen bedrijven. Wat is nu die schade? Dat geen enkele eigenaar van een woning gelegen in de reservatiestrook nog durft te investeren in zijn onroerend goed, met alle gevolgen van dien op het vlak van wooncomfort en bouwfysische veiligheid. Dat geen enkele eigenaar van een bedrijfsgebouw gelegen in de reservatiestrook nog durft te investeren in zijn bedrijf, met alle gevolgen van dien op het vlak van de leefbaarheid van zijn broodwinning en die van zijn werknemers. Want elke investering kan, in geval van een onteigening, niet meer worden gerecupereerd. En intussen daalt de waarde van de betrokken eigendommen. Door het al te lang aanslepen van het dossier en de weigering, minister, om te beslissen is dit een onverantwoorde financiële gijzeling van burgers en bedrijven, een overheid onwaardig.

Maar abstracte verhalen treffen zelden een ziel. Ik wil uw ziel treffen, minister, in de goede betekenis. Ik wil u echt overtuigen. Daarom wil ik u enkele concrete getuigenissen voorlezen. Om de privacy niet te schenden, heb ik de namen gemaskeerd van burgers en bedrijven, maar als u ook maar enige twijfel zou hebben, minister, ben ik bereid u die wel mee te delen, als u dat vraagt. Het zijn verklaringen die zij hebben afgelegd, ik heb ze niet geschreven.

Esther Van Moerkerke is aan het woord, nogmaals, een gemaskeerde naam. Zij zegt: “In 1990 heb ik dit huis gekocht en opgeknapt. Het huisje is gezellig en ik geniet elke dag van de groene omgeving. Maar het huis is oud en moet dringend opnieuw worden gerestaureerd. Ondertussen ben ik 50 plus. Welke keuze moet ik maken om een comfortabele woning voor mijn oude dag te hebben? De beste oplossing is het huis slopen en herbouwen. De consequentie is dat ik afstand moet doen van de meerwaarde. Maar wat betekent dit? Krijg ik dan de prijs van de bouwgrond? Of krijg ik niets? Een alternatief is het huis binnenin wat opkalefateren, zodat ik geen bouwvergunning nodig heb. Op deze manier kan ik wel worden uitbetaald bij een onteigening. Maar hiervoor kiezen,” zegt Esther, “betekent een mindere woonkwaliteit in vergelijking met een nieuwbouw. Bovendien zijn de onderhouds- en energiekosten in oude huizen hoog. Zelfs een tussenoplossing waarbij het huis gedeeltelijk wordt herbouwd en aangepast aan de actuele woonstandaarden, is niet aan te raden, vermits ik geen zicht heb op de financiële consequenties bij onteigening. Voor mij is het onbegrijpelijk dat de overheid de reservatiezone kan vastleggen voor meer dan 40 jaar.” Ze zouden beschaamd moeten zijn. – Dat staat er niet, maar ik zeg het er toch maar even bij. – “Voor meer dan 40 jaar, zonder verplicht te zijn om een beslissing te nemen. Met de hulp van vele studies en verklaringen van experts probeert men reeds 40 jaar de meerderheid te vinden pro verbreding kanaal. Ondertussen blijft de toekomst voor de bewoners onzeker. Is het geen tijd dat de Vlaamse overheid zich realiseert dat er reeds 40 jaar lang vruchteloos gezocht

wordt naar een meerderheid die deze zinloze plannen wil uitvoeren? Hoelang moeten bewoners nog wachten vooraleer de Vlaamse Regering beslist om dit plan af te voeren en de reservatiezone vrij te geven?” Tot zover Esther Van Moerkerke.

Dan is er het bedrijf House for Cars. Omdat het een bedrijf is zal ik ook niet zeggen waar het gevestigd is, maar, neem het van mij aan, uiteraard aan de oevers van dit mooie Schipdonkkanaal. Ik citeer: “Een achttal jaren geleden werd het bedrijf in faling aangekocht. En ja, belast met een afstand van meerwaarde. Maar, dringend moeten er verbouwingswerken voor een bedrag van 150.000 euro worden uitgevoerd. Bij een eventuele onteigening kunnen al deze investeringen niet worden gerecupereerd. Daarenboven kan niets worden geleend. Op het bedrijf werken zeven mensen. Ook dringende uitbreidingsplannen zijn noodzakelijk, maar onmogelijk. Aanpalende eigendommen zijn beschikbaar, maar kunnen in deze omstandigheden niet worden aangekocht.”

Christiaan van Beveren de Leie. Het klinkt van adel, maar zoals ik zei: het is bijna een anagram. Ik citeer: “De gronden nabij het Schipdonkkanaal werden door mijn vader gekocht in 1962. Op de 2,5 hectare werd een woonhuis en een aanpalend gebouw geplaatst. In het jaar 1982 deed mijn vader een aanvraag voor een verbouwing. Deze mocht enkel worden gerealiseerd mits afstand van meerwaarde. In 2003 beslisten wij om de eigendom van mijn vader te kopen en te verbouwen, na ons ervan verzekerd te hebben dat er van het kanaal geen sprake meer zou zijn. In 2001 was trouwens de conclusie van de MAIS-studie dat het Schipdonkkanaal effectief overbodig was. Maar ook deze verbouwingen mochten enkel uitgevoerd worden mits afstand van meerwaarde. Nog voor onze verbouwing afgerond was, werd er van koers veranderd en moest het kanaal er toch absoluut komen. De reservatiestrook blijft dus als een zwaard van Damocles boven ons hoofd hangen. Je staat dus voor de keuze: jouw eigendom gedurende meer dan 35 jaar laten verwaarlozen om dan voor een appel en een ei onteigend te worden. Ofwel wil je het opknappen en onderhouden, maar dan moet je wel een afstand van meerwaarde doen.”

En een laatste getuigenis: Ed Buyers van de bvba Be Old, gevestigd te Brugge – die omschrijving is ruim genoeg om het betrokken bedrijf niet te kunnen identificeren. Ik citeer: “In 2008 koop ik met mijn vennootschap een stuk bouwgrond van 7000 vierkante meter, gelegen te Moerkerke. Bij het verkrijgen van de aankoopakte zijn er ook twee mensen van W&Z aanwezig. Zij willen dat ik een akte van afstand van meerwaarde teken. Daar 80 procent van de grond buiten de reservatiezone ligt, weiger ik die akte te tekenen. Tijdens de voorbereidingen van onze verkavelingsaanvraag krijgen wij van W&Z het bericht dat er geen probleem is, aangezien de straat bij verbreding van het kanaal toch zal behouden blijven. Voortgaande op deze mail dienen wij in mei 2011 een aanvraag in voor vijf loten. In augustus krijgen wij bericht van weigering omdat W&Z geen bebouwbare zones wil in het reservatiegebied, in tegenstelling met hun vorige mail. Onze notaris schrijft W&Z een brief met de vraag of de werken binnen de vijf jaar zullen starten, zo niet dan moeten ze wettelijk gezien toestemming geven om te mogen bouwen. W&Z antwoordt dat er omtrent de al dan niet verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie nog geen beslissing werd genomen en dat er bijgevolg binnen dit en vijf jaar voorlopig geen werken zijn gepland die deze reservatiezone zouden aansnijden. Wat betreft de melding dat er, aangezien het perceel gelegen is in de dorpskern, zal gewerkt worden met een bakprofiel bij de verbreding van het kanaal, is in de huidige visie zeker de bedoeling, maar de reservatiezone wordt momenteel nog overal gehouden, met mogelijke onteigening tot gevolg.” Ik lees de zinnen letterlijk zoals ze zijn geschreven, maar u zult de bedoeling daarvan wel hebben begrepen. “Voorlopig wordt de reservatiezone nergens opgeheven. Aangezien W&Z ons officieel heeft gemeld dat er geen werken gepland zijn binnen de vijf jaar, dienen wij opnieuw een aanvraag in. Op 20 december 2011 wordt ook deze aanvraag geweigerd, om dezelfde reden: geen bebouwbare zones in reservatiegebied. Deze beslissing strookt niet met de Vlaamse Codex Ruimtelijk Ordening. Wij dienen opnieuw een aanvraag in, thans aangepast. Deze wordt goedgekeurd op 4 september 2012. Opmerkelijk hierbij is het advies van W&Z: ‘Het projectgebied ligt in woongebied volgens het gewestplan, deels ‘met overdruk aan te leggen waterweg’ en

‘reservatiedienstbaarheidszone’. Aangezien er geen werken zijn gepland binnen de vijf jaar, is nieuwbouw mogelijk in reservatiezone.’ Dit advies staat dus in schril contrast met alle voorgaande weigeringen. Met andere woorden, ze konden dit advies ook al bij de eerste aanvraag geven. Het lijkt ons alsof wij de volledige wetgeving moesten voorkauwen voordat de mensen van W&Z dit eindelijk begrepen. Een verkavelingsvergunning die normaal een drietal maanden in beslag neemt, duurt nu al meer dan drie jaar.”

Minister, ik kan zo nog een tijdje doorgaan, maar ik hoop dat u de boodschap hebt begrepen. En aan al diegenen die zouden denken dat dit het probleem is van deze enkelingen, zeg ik graag het volgende. Uit de nota Reservatiegebieden van 12 maart 2009 van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West – een document van deze regering – blijkt dat er maar liefst 1133 hectaren binnen de reservatiegebieden van het gepland kanaal gelegen zijn. Hierdoor worden honderden eigenaars van woningen, horecazaken, kmo’s en landbouwgronden reeds vijftig jaar gegijzeld.

Getuigen verklaren dat er al sinds de jaren 50 opmetingen en proefboringen worden uitgevoerd. Minister, hun geduld is terecht op. Van de weeromstuit betekent dat dat mensen en bedrijven met de rug tegen de muur financiële risico’s beginnen te nemen. Uit recente adviezen bij concrete aanvragen voor stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen van het agentschap Waterwegen en Zeekanaal kan men dus afleiden dat er binnen de vijf jaar nog altijd geen werken gepland worden binnen de reservatiezone. Een goed verstaander kan hieruit afleiden dat het project dat al in de frigo zat, nu in de diepvriezer is beland. Maar het moet ook daar uit worden gehaald. Het moet in de prullenmand belanden.

Daarbovenop komt het feit dat de volgende passage in alle adviezen wordt opgenomen: “De bouwheer dient er zich van bewust te zijn dat het risico op onteigening met afstand van meerwaarde reëel is. Dit wil zeggen dat de ingrepen die onderwerp uitmaken van de huidige aanvraag, niet zullen worden vergoed.” Van een aantal adviezen heb ik een kopie gekregen van bouwheren.

Minister, er is nog een bijkomend stedenbouwkundig probleem, zo heb ik vastgesteld tijdens de voorbereiding van mijn betoog. Er is namelijk een verschil in bestemming van de reservatiegebieden in beide provincies. Hoewel het gebruik van het betrokken gebied grotendeels gelijk is, heeft de reservatiestrook in West-Vlaanderen een andere onderliggende bestemming dan in Oost-Vlaanderen. Dat vind ik vreemd. Volgens mij is er reeds meer dan dertig jaar sprake van een foutieve, minstens ongelukkige en alleszins ongelijke inkleuring van het gewestplan. Een rechtzetting van deze discriminerende toestand kan evenmin op zich laten wachten.

Collega’s, voorzitter, minister, als we al deze puzzelstukjes bij elkaar leggen, zijn er volgens mij maar twee scenario’s mogelijk. In het eerste scenario neemt de Vlaamse Regering, zoals het hoort, nu eindelijk een definitieve beslissing over het dossier Schipdonkkanaal, hetzij tot uitvoering van de verbreding – wat ik ten eerste zou betreuren –, hetzij tot het definitief schrappen van de verbreding. In beide gevallen komt er eindelijk rechtszekerheid. Bij de verbreding moet u dan wel binnen de vijf jaar effectief overgaan tot onteigening en neem ik aan dat u ogenblikkelijk op het niveau van het budget en de meerjarenplanning de nodige kredieten uittrekt. Bij het schrappen van de verbreding vraag ik u direct over te gaan tot het schrappen van de reservatiestrook op het gewestplan. Dan vraag ik u ook om van de gelegenheid gebruik te maken de huidige planologische bestemmingen van de bestaande bewoning en bebouwing te actualiseren zodat de zonevreemdheid wordt opgeheven en dus opgelost. In beide gevallen kunnen de getroffen eigenaars eindelijk verder met hun leven of hun bedrijf.

Het tweede scenario zou kunnen zijn dat u geen beslissing neemt en het dossier on hold plaatst. Het zal u niet verbazen dat ik dat volstrekt onverantwoord zou vinden, maar in strikt ondergeschikte orde vraag ik u dan wel minstens op korte termijn de geldende regels inzake ruimtelijke ordening aan te passen zodat de meerwaarde van werken aan de bestaande woningen en bedrijfsgebouwen ten minste in deze zone wel in rekening kan worden gebracht bij een eventuele latere onteigening.

Minister, op 19 april 2013 beloofde u, in de marge van het samenwerkingsakkoord Vlaamse Havens aan de pers voor de verkiezingen van mei 2014 een beslissing te nemen. De Tijd kopte: “Crevits: ‘Voor de verkiezingen beslissing over het Schipdonkkanaal’.” Minister, ik neem u op uw woord en vraag u die belofte in te lossen.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, minister, collega's, ik heb met aandacht geluisterd. Er is één magere troost voor de inwoners aan en rond het Schipdonkkanaal, namelijk dat de Vlaamse Regering in de voorbije jaren vooral getoond heeft dat ze lang wacht met beslissen. In feite is het misschien een geluk bij een ongeluk dat die onzekerheid, voor er effectief actie komt, nog een aantal jaren kan duren.

Ik wil complementair zijn met wat de heer van Rouveroy heeft gebracht en vertrek om die reden vanuit een andere invalshoek.

We weten allebei dat de verbreding van het Schipdonkkanaal al meer dan dertig jaar op tafel ligt, als een van de ontsluitingsmogelijkheden voor de haven van Zeebrugge. Ik deel de bezorgdheid van mijn collega: de haven van Zeebrugge is essentieel voor Vlaanderen. We willen dan ook alles in het werk stellen – als dat verantwoord is – om die haven optimaal te ontsluiten. Het is echter onmiskenbaar zo dat al die tijd alle bewoners aan de oevers van het Schipdonkkanaal in het ongewisse leven, omdat Vlaanderen blijft vasthouden aan het zinloze en megalomane project van de verbreding van het Schipdonkkanaal. Telkens opnieuw wanneer we vanuit politieke hoek horen dat er een beslissing zal worden genomen, nadat alle aspecten op het vlak van veiligheid, economie, techniek en milieu zijn onderzocht, telkens opnieuw wordt er niet beslist. De kosten van al die studies vallen nog mee ten opzichte van die voor het BAM-tracé, maar ondertussen zit men toch al aan meer dan 3 miljoen euro. In 2011 zou alles zijn afgerond en zou de Vlaamse Regering beslissen.

Minister, ik wil u een paar keer citeren. Op een schriftelijke vraag die ik u stelde op 27 september 2011, antwoordde u: “Eind dit jaar worden alle studies opgeleverd op basis waarvan de Vlaamse Regering een beslissing kan nemen.” Dat was schriftelijke vraag 1. Op een schriftelijke vraag van augustus 2011 van de heer Decaluwe antwoordde u: “(...) zal eind 2011 de Vlaamse Regering een beslissing kunnen nemen.” Inmiddels is echter het juli 2013. In Het Nieuwsblad van 22 juni 2011 zei u: “Tegen november moet alle studiewerk over de verbreding van het Schipdonkkanaal afgerond zijn. Dan pas kan er een beslissing vallen (...).” Ik kan zo nog even doorgaan. Het zijn er een heleboel. Ook in Het Nieuwsblad van 23 april en 29 januari 2011 hebt u dat bevestigd, en hebt u herhaald dat er op het einde van dat jaar een beslissing zou komen. Dat volstaat om aan te geven dat u niet alleen ten aanzien van dit parlement, maar ook ten aanzien van de publieke opinie duidelijk te kennen hebt gegeven dat 2011 een cruciaal jaar zou zijn en dat de beslissing er zou komen.

In het voorjaar van 2012 zijn er vijf hoorzittingen en gedachtewisselingen geweest. U moest natuurlijk corrigeren dat er in 2011 niets was gebeurd. Daarmee werd de indruk gewekt dat er voor het einde van 2012 een beslissing zou vallen. Zoals hier echter al is gezegd, hebben de lokale verkiezingen roet in het eten gegooid. Het werd heel stil. We zijn toch blij dat we hier vandaag hopelijk de ultieme, afrondende gedachtewisseling hebben over dit ontwerp.

Hoe komt het eigenlijk dat, hoewel al dat studiewerk eigenlijk in 2011 was afgerond, de Vlaamse Regering uiteindelijk dan toch geen beslissing heeft genomen? Er moet toch een verklaring zijn. Die zou ik graag horen na mijn betoog en na het toelichten van mijn voorstel van resolutie. U hebt verwezen naar de gedachtewisseling met professor Van de Voorde op 1 maart en de Mastergroep Hinterlandontsluiting Zeebrugge. Uiteindelijk is dat alles echter besproken en is er nog altijd geen kuiken uit het ei gekomen.

Het is duidelijk dat het de Vlaamse Regering hier aan daadkracht ontbreekt. Sinds 2006 werden er maar liefst elf verschillende studies besteld om de mogelijke verbreding van het Schipdonkkanaal te analyseren. Eigenlijk werden die elf studies besteld om toch te proberen

het gelijk van die verbreding aan te tonen, maar men kan niet naast de feiten kijken: geen enkele van die studies heeft onomstotelijk aangetoond dat die verbreding noodzakelijk en goed is. Dan hebben we het nog niet over de maatschappelijke impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens, en al evenmin over de opmaak van een strategisch plan voor de haven van Zeebrugge, waarin de ontsluitingsproblematiek ook aan bod is gekomen. Met dit alles wil ik maar zeggen dat men alles in het werk heeft gesteld om zo veel mogelijk studies te bestellen om toch maar zijn gelijk te kunnen halen en dit project toch maar in leven te houden.

Ik ga in op de zaken die ons werkelijk interesseren en die aantonen dat men in dit dossier op de verkeerde weg wil blijven doorgaan. Eerst en vooral zijn er de maritieme investeringen op Frans grondgebied, met het kanaal Seine-Nord Europe, de Deule en de bruggen. Het is alle actieve leden van deze commissie ondertussen bekend dat men de aansluiting wil maken tussen het Scheldebekken en het Seinebekken om de natte droom te realiseren om met grote schepen van Zeebrugge tot in Parijs te kunnen varen. Daarover gaat het immers. Daarom zit dat Schipdonkkanaal in het project Seine-Schelde-West.

Natuurlijk, it takes two to tango. Dit hangt niet alleen van België af. We hebben daar een heel belangrijke partner voor nodig, namelijk Frankrijk. Frankrijk was in eerste instantie van plan om tussen Compiègne en Cambrai een nieuw kanaal te graven, het nieuwe Canal du Nord. Van het oude zou dan een toeristische attractie worden gemaakt. De Franse minister van Transport, de heer Cuvillier besliste in september 2012 echter de aanbesteding van Seine-Nord Europe stil te leggen. In maart van dit jaar verklaarde hij het volledige project te willen herzien. Dat project waarop wij aansluiting zouden moeten krijgen met ons project werd dus eigenlijk volledig afgeschoten door de nieuwe regering-Hollande. De herziening van dit plan is het gevolg van een vernietigend rapport van de Conseil général de l'environnement et du développement durable en de Inspection générale des finances, die de financiële haalbaarheid van het nieuwe kanaal en de maatschappelijke voordelen van het project hebben onderzocht.

Ondertussen heeft minister Cuvillier député du Nord Pauvros aangesteld voor de technische herconfiguratie van het project, en om op zoek te gaan naar een maatschappelijk en politiek draagvlak bij de lokale bewindvoerders. Dat draagvlak is er dus ook niet, en men doet in Frankrijk misschien nog een laatste poging om ergens een draagvlak te vinden om iets te doen. Er wordt echter gevraagd om dat te doen met een significant lager budget. Dat is sowieso al niet haalbaar. Frankrijk had al gekozen voor een soort pps-project, waarbij Bouygues, de grootste aannemer van Frankrijk, de helft van de werken op zich zou nemen en ook van tolinkomsten zou genieten. Waar hebben we dat nog gehoord? De andere helft zou dan voor de overheid zijn geweest. De eerste studie werd al besteld in 1993. Het was zeer de vraag waartoe die zou leiden.

Zelfs indien Frankrijk zou beslissen dat dit kanaal er zou komen, dan doen zich nog twee bijkomende problemen voor die essentieel zijn voor het welslagen van het project Seine-Schelde-West en waarvoor er vandaag geen oplossing en geen budget is. Ik heb het dan over de hoogte van de bruggen. De Franse benadering is niet dezelfde als de onze. Er is bij hen helemaal geen sprake van om alle bruggen te verhogen, laat staan hogere bruggen aan te leggen waardoor men met drie in plaats van twee containerlagen kan doorvaren.

Als men een oplossing zoekt in Frankrijk, dan zal die vooral interessant zijn voor de havens van Le Havre en Rouen maar niet voor onze havens. De heer Remi Pauvros, diegene die belast is met het maken van de nieuwe studie, zegt letterlijk: "Je sens bien qu'il y a beaucoup de résistance autour de ce project. Par exemple, il s'agira d'aller convaincre le port du Havre." Dat betekent dat men in Frankrijk de lokale Joachim Coens moet gaan overtuigen van het feit dat dit project moeten worden gerealiseerd.

De trafiekprognose gaat uit van een constant hoge groei tot in het jaar 2030 van de containertrafiek, van de behandeling van nieuwe wagens en van droge bulk. De realiteit toont echter een stagnatie of zelfs daling aan van de trafiek in 2012 ten opzichte van 2007.

In 2007 spraken we op het vlak van containers over 20,3 miljoen ton. In 2012 gaat het over 20,2 miljoen ton. Bij de nieuwe wagens is er een daling van 2,2 miljoen naar 1,7 miljoen en bij de droge bulk van 2 miljoen ton naar 1,6 miljoen ton.

De in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) toegepaste trafiekprognose is dus niet realistisch en geeft daarvoor een overtrokken positief beeld van de rentabiliteit van het Schipdonkkanaal ten opzichte van de rentabiliteit van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden.

Het ziet er niet naar uit dat Frankrijk zijn bruggen zal verhogen tot 7,2 meter om containervaart met drie lagen mogelijk te maken. We blijven dus zitten met een realiteit van containervaart met twee lagen richting Frankrijk. De kostprijs per vervoerde TEU bij containervaart met twee lagen bedraagt anderhalve maal de kostprijs met drie lagen.

Dat containervaart met twee lagen niet rendabel is en niet concurrentieel is met andere vervoersmodi, wordt ook nog eens bevestigd in de recente Franse studie over de rentabiliteit van het project Seine-Nord: “Il en est ainsi également de la limite à la compétitivité du transport de conteneurs constituée par le tirant d’air disponible sous de nombreux ponts au nord et au sud du projet de canal.” Ook de Fransen zien in dat dit niet haalbaar is.

Naast het overtrokken positieve beeld van de rentabiliteit van de verbreding van het Schipdonkkanaal, onderschat de MKBA tegelijk de projectkost van de verbreding van het Schipdonkkanaal. In de gevoeligheidsanalyse van 2011, zeg maar de update van de trafiekprognose en de MKBA uit 2008, worden de geactualiseerde investerings- en studiekosten voor de verbreding van het Schipdonkkanaal geschat op 546 miljoen euro voor een traject van 46 kilometer. Ik maak de vergelijking met Seine-Nord Europe. De kostprijs van dat 106 kilometer lange kanaal evolueerde van 3,2 miljard euro in 2006 naar 7 miljard euro in 2013. Dat komt neer op een projectkost van ongeveer 66 miljoen euro per kilometer. Het project Seine-Schelde-West is vergelijkbaar met Seine-Nord Europe wat het aantal sluizen en bruggen per kilometer betreft en ook wat het gabariet betreft. Conclusie: de kostprijs van deze industrialisering van het Schipdonkkanaal is zeer sterk onderschat, tot vijfmaal minder dan in Frankrijk.

Die vergelijking toont dat de projectkost voor de verbreding van het Schipdonkkanaal in de richting van 2 miljard euro gaat in plaats van 546 miljoen euro. Dat werd destijds al door professor Georges Allaert van de Universiteit Gent naar voren gebracht tijdens een van onze talrijke debatten in het Vlaams Parlement.

Maar er zijn nog een aantal andere zaken, waaronder de spoorwegbrug in Kortrijk. Die zou moeten worden verhoogd tot 7,2 meter om schepen van klasse Vb en met drielaagse containervaart te laten doorvaren. De verhoging van de spoorweg is een heel groot probleem, want eigenlijk moet het station van Kortrijk dan worden verplaatst. In Vlaanderen is nog nooit een station van die omvang verplaatst.

Uit mijn schriftelijke vraag van 29 april 2013 blijkt dat de besprekingen met Infrabel nog moeten worden opgestart. Men kan dus nog niet spreken over duidelijkheid daarover.

Wat zijn de alternatieven? Ik heb in het begin van mijn uiteenzetting duidelijk gezegd dat we Zeebrugge volledige exploitatie en voldoende verbredings-, verruimings- en groeikansen willen bieden. Er zijn echter voldoende serieuze alternatieven.

In eerste instantie is er beslist – en Vlaanderen zal daar 80 procent van betalen – dat er een tweede sluis komt op het kanaal Gent-Terneuzen. Dat betekent dat de volledige toegang richting ringvaart en Seine-Scheldebekken kan worden verzekerd. Dat is beslist beleid, we gaan er dan ook van uit dat dit wordt uitgevoerd. Dit punt heeft een onmiddellijke invloed op de estuaire vaart en de rentabiliteit daarvan. De estuaire vaartuigen die nu in omloop zijn, doen allemaal de haven van Antwerpen en het hinterland van de haven van Antwerpen aan, maar geen enkel vaartuig vaart vandaag richting Terneuzen om het Seine-Scheldebekken op te varen.

Van alle hinterlandtransport uit Zeebrugge gaat 85 procent richting Antwerpen, Albertkanaal, Nederland en Duitsland. Dit kan veruit het snelst en met de grootste capaciteit en het

goedkoopst langs de Westerschelde. Als we kijken naar de stopplaatsen die schepen van het type Deseo, Rijnschip en Vb aandoen, dan zien we dat voor alle bestemmingen – exclusief Meerhout – de Deseo als estuaire schip goedkoper is en dus concurrentiëler dan de binnenvaart via Seine-Schelde West.

Voor de transporten richting Meerhout moeten we de Amberes en/of Euroports als referentie nemen. Die twee schepen hebben elk een capaciteit van 336 TEU of 13 procent meer dan de Deseo op vier lagen. Beide schepen op het traject naar Meerhout zijn efficiënter dan de Deseo. In dat geval wordt de estuaire vaart ook voor Meerhout het goedkoopst.

Het alternatief van de estuaire vaart is een duidelijk alternatief dat werkt. Samen met de federale overheid moeten we nagaan hoe we het wettelijke kader dat is opgelegd aan die estuaire vaartuigen, voor die 30 kilometer die ze overbruggen tussen Zeebrugge en de Scheldemonding, kunnen verminderen. Daardoor kan ook de kostprijs voor de bouw van deze schepen veel realistischer worden. De estuaire vaart kan heel wat goedkoper wanneer wij dat regelen op wettelijk niveau voor die 30 kilometer.

Er is ook de ontsluiting langs het spoor. Door twee extra spoorlijnen aan te leggen die overigens al zijn goedgekeurd en waarin is voorzien in het meerjarenplan van Infrabel, zal de capaciteit via het spoor vergroten. In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2012-2013 lezen we dat door de kredietspreiding door Infrabel diverse spoorprojecten voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge bijkomende vertraging hebben opgelopen. Het gaat dan over het vormingsstation Zeebrugge, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele, en het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Een nieuwe datum van voltooiing kon eveneens volgens de beleidsbrief moeilijk worden bepaald, omdat die afhankelijk is van het nog goed te keuren meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025. Minister, kunt u ons een stand van zaken geven over wat er bij Infrabel staat te gebeuren? Ondanks de vertraging wordt de capaciteitsuitbreiding van het spoor op middellange termijn een feit, waardoor vanuit de haven van Zeebrugge, volgens een inschatting van de heer Toon Colpaert, bestuurder bij Infrabel, een bijkomende capaciteit van 2.350.000 TEU kan worden vervoerd langs het spoor. Een dergelijke investering is natuurlijk niet te vergelijken met de massieve investering die nodig zou zijn voor een verbreding van het Schipdonkkanaal.

Ten derde zijn er natuurlijk de A11, de voormalige AX, en de N49, die verder ook voorkomt in de alternatieven voor de ontsluiting van de Antwerpse ring. Er is de A11-autoweg, die Zeebrugge zonder onderbreking zal verbinden met de N49/E34, en ik meen dat dit project al startende is. De nieuwe verbinding zal ook de ontsluiting over de weg optimaliseren.

Men zou in de loop van 2012 starten met de realisatie van de A11. Die timing werd echter niet gerespecteerd, maar recent liet u nog weten dat de aanleg van de A11 in 2014 zal starten. De kostprijs voor de realisatie van de A11 wordt geraamd op 340 miljoen euro.

Voor het vervoer over de weg is het ook noodzakelijk om de N49 verder om te bouwen tot autosnelweg, iets wat we ook in het BAM-dossier hebben besproken en waarvan u hebt gezegd dat het een intentie van u is en dat dit zal gebeuren. U zei trouwens dat deze werken gepland zijn tussen 2012 en 2018. De werken aan de N49 omvatten de bouw van drie aansluitingscomplexen in Kaprijke, Eeklo en Maldegem, het vervangen van alle overige kruispunten door bruggen of tunnels, het bouwen van diverse kunstwerken, het aanleggen van plusminus 5 kilometer ventwegen en de realisatie van een bochtverbetering.

En er is nog meer, minister, want ik wil alles uit de kast halen om u ervan te overtuigen dat u moet stoppen met deze dwaling over het Schipdonkkanaal, opdat de rede het haalt en u nu begint met wat onmiddellijk haalbaar is, want we leven nu, hic et nunc.

Er is immers ook het kanaal Gent-Brugge-Oostende. We kunnen dit kanaal al zeker opwaarderen, ik dacht zelfs dat een aantal spelers van de haven van Zeebrugge al hebben aangegeven dat niet alles via grote schepen gaat, maar dat er nog steeds ruimte is voor schepen van 1320 en 1350 ton.

Er zijn verschillende mogelijkheden. Er is een eerste knelpunt, namelijk de Dampoortsluis in Brugge. Welnu, de verouderde Dampoortsluis moet worden vervangen door een nieuwe en bredere sluis. Op die manier wordt de capaciteit van de sluis verhoogd en kan er een tijdswinst geboekt worden door een meer efficiënte werking van de sluis. Op 7 februari 2013 werden alvast een aantal projecten geselecteerd die in aanmerking komen voor een pps-structuur. Via-Invest kreeg de opdracht om de haalbaarheid van alternatieve financiering voor die projecten te onderzoeken. Bij die projecten zat ook de bouw van een nieuwe Dampoortsluis en een nieuwe brug in Steenbrugge, en dat alles voor een betere doorvaart rond Brugge. De geraamde kostprijs is vandaag 65 miljoen euro. Graag kreeg ik te horen wat de stand van zaken is in dit verband.

Er zijn natuurlijk ook het eenrichtingsverkeer en de lage vaarsnelheid tussen de Louisabrug in Beernem en de Katelijnepoortbrug in Brugge. De oplossing is de verbreding van het kanaal van Gent naar Brugge tussen de Louisabrug te Beernem en de Katelijnepoortbrug in Brugge, zodat schepen tot minimaal 2500 ton vlot kunnen doorvaren.

Er is de diepgang tussen Brugge en het afleidingskanaal Merendree/Schipdonk. Het is op de meeste plaatsen beperkt tot 2,30 meter, waardoor de maximale beladingsgraad maar 70 procent bedraagt. Welnu, het verdiepen van het kanaal Gent-Brugge tot een vereiste diepgang van 2,50 meter is de oplossing. In de maatschappelijke impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens werd de kostprijs voor de opwaardering van het kanaal Gent-Brugge tot klasse Va, begroot op 130 miljoen euro.

Ik geef u dus een heleboel alternatieven en projecten. De meeste werden al bekeken door de administratie, door uzelf of door de betrokken diensten. Het is dus geen spitstechnologie en het zijn geen zaken die hier ter plekke werden uitgevonden. Alles is gebaseerd op zaken die al lopen.

Ik herhaal dat er voldoende alternatieven zijn om dit te realiseren en om de ontsluiting van Zeebrugge te waarborgen zonder een van de mooiste plekken die nog bestaan in West-Vlaanderen, te moeten opofferen voor de verbreding.

Ik schakel onmiddellijk over naar het voorstel van resolutie en de zaken die we daarin vragen aan de Vlaamse Regering. Ten eerste vragen we om het studiewerk met betrekking tot het Schipdonkkanaal te stoppen en de verbreding van het kanaal te schrappen.

Ten tweede vragen we om in overleg te treden met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit – in de huidige regering is dat Melchior Wathelet – om de voorschriften voor de estuaire vaart te evalueren en te rationaliseren, zodat de estuaire vaart zich verder kan ontwikkelen als competitief en volwaardig deelalternatief voor de verbreding van het Schipdonkkanaal. Kort gezegd: een absolute vereenvoudiging van de vereisten voor de estuaire vaart.

Ten derde vragen we om een diepgaand onderzoek uit te voeren naar de factoren die bepalend zijn voor de hogere investerings-, exploitatie- en handlingskosten van estuaire schepen ten opzichte van gewone binnenschepen van vergelijkbare grootte, zodat de overheid de optimalisering van de estuaire vaart ten volle kan ondersteunen in het licht van een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge. U weet dat in onze buurlanden een dergelijke vaart gebeurt met binnenschepen met een verhoogde boeg en een verhoogde achtersteven. In onze vereisten zijn die helemaal niet terug te vinden.

Ten vierde vragen we u om nauwlettend toe te zien op de voortgang van de realisatie van het derde en het vierde spoor tussen Zeebrugge en Gent, zodat de haven van Zeebrugge een spoorontsluiting krijgt met een goede aansluiting op het Franse spoorwegennet. Ik las in de krant dat de ‘weddenschappen’ geopend zijn voor de politieke benoemingen bij de NMBS en bij Infrabel. Het zou misschien interessant zijn om de beste pion van uw partij naar voren te schuiven zodat u zeker bent dat de zaak uitgevoerd wordt en dat het menens is om dit te realiseren.

Ten vijfde vragen we om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg te optimaliseren door de realisatie van de A11-autoweg die Zeebrugge zonder onderbreking zal

verbinden met de N49/E34 – maar dit is volgens mij al beslist beleid – en meteen ook om de ombouw van de N49/E34 tot een autosnelweg onomwonden en zo snel mogelijk te realiseren.

Ten zesde vragen we u om het binnenvaartnetwerk tussen Zeebrugge en Gent op te waarderen door het aanpassen van de huidige infrastructuur, namelijk het verbreden en verdiepen van het kanaal Gent-Brugge en het vervangen van de verouderde Dampoortsluis door een nieuwe en bredere sluis zodat schepen tot minimaal 2500 ton vlot kunnen doorvaren.

Ten zevende vragen we om een tunnel onder de Dampoortsluis te realiseren die het droog te leggen stuk – het ligt ondertussen al droog – op het einde van de Damse Vaart verbindt met de Wulpenstraat aan de andere kant van de Ringvaart rond Brugge, en om de mogelijkheid te onderzoeken van minitunnels onder de Brugse Ringvaart, en dat alles om het verkeer van en naar de Brugse binnenstad vlotter te laten verlopen. Ik geef u het voorbeeld van Rijsel, waar de minitunnels heel succesvol zijn en vandaag, veertig jaar na de bouw ervan, nog steeds in gebruik zijn.

Ten achtste vragen we om een nieuwe brug over het kanaal Gent-Brugge langs de N50 in Steenbrugge te bouwen zodat het doorgaande verkeer tussen Oostkamp en Brugge niet meer gehinderd wordt door de scheepvaart en de scheepvaart niet meer gehinderd wordt door het verkeer.

Ten negende hebben we een heel vergaande vraag, maar als we in Europese context een rol willen blijven spelen, is dit nodig. We vragen om de Vlaamse havens te laten samenwerken door de vier stedelijke havenbesturen, van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge, te vervangen door één Vlaams havenbestuur waardoor de complementariteit van de vier havens, met respect voor de eigen identiteit van elk van hen, wordt versterkt en het belang van de hele Vlaamse economie wordt behartigd.

Ten tiende vragen we om bij het opstellen en de indiening van het gemeenschappelijke subsidiedossier, dat we samen maken met het Waalse Gewest en Frankrijk, met betrekking tot het Europese meerjarenprogramma voor de budgettaire periode 2014-2020, spijkerharde garanties af te dwingen met betrekking tot de aanpassingswerken die op Frans grondgebied in het kader van het Seine-Scheldeproject moeten gebeuren aan de Leie en de Deule. U weet dat het allemaal goed en wel is om een verbreding te doen op het Vlaams grondgebied, maar dat het feest ophoudt aan de Franse grens. We hebben nog een stuk Leie in Frankrijk dat nog steeds op 850 ton zit en de Deule die nog op 800 ton zit. Pas verderop komt het nieuwe kanaal. Frankrijk is uitermate stil, dat heeft ook de heer Clinckers, hier aanwezig, al bevestigd, en heeft nog geen enkele garantie gegeven om de Deule en/of de Leie tot aan het nieuw te graven kanaal – als het al wordt gegraven – aan te passen. Als er geen garanties zijn, kunnen we dit project spijtig genoeg toevoegen aan de lijst van ‘les travaux inutiles’. Tot op vandaag bijten onze Waalse broeders de spits af, maar we kunnen maar beter opletten, want met dit project zouden we het lijstje serieus kunnen aanvullen.

Ten elfde vragen we om het afwijzende standpunt ten aanzien van een financiële bijdrage vanuit het Vlaamse Gewest in de kosten voor de aanleg en de exploitatie van het kanaal Seine-Nord te behouden, maar om te bekijken – en dus enkel te bekijken – in welke mate het, met het oog op een versnelde realisatie van de aanpassingswerken die op Frans grondgebied in het kader van het Seine-Scheldeproject moeten gebeuren aan de Leie en de Deule, opportuun is daarvoor een financiële bijdrage te leveren. We hebben dat ook gedaan voor de bijkomende sluis in Terneuzen.

Minister, ter conclusie: we vragen u concreet om te stoppen met studeren. Ik denk dat u intussen bent afgestudeerd, dat het niet meer nodig is. In 2011 al hebt u de belofte gemaakt om tot een resultaat te komen. Er was wat vertraging door de gemeenteraadsverkiezingen in 2012. Nu is het echt showtime voor u, om te zeggen ja of nee. Ook vraag ik dat u werk maakt van alle alternatieven die er zijn en die veel sneller realiseerbaar zijn dan dit zinloze project van de industrialisering van het Schipdonkkanaal. Het menselijke leed is uitvoerig toegelicht. Maak daar werk van, zodat we met Vlaanderen echt vooruit kunnen een niet in rondjes blijven draaien.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Ik dank de heren Vanlerberghe en Vandaele dat ik mocht voorkruipen, ik moet namelijk ook naar een belangrijke bespreking over kunst.

Ik ga niet in op de technische aspecten van het dossier, die ik niet zo goed meester ben als de heer Sabbe. Ik moet zeggen dat ik helemaal onder de indruk ben van de nummers van wegen, tonnen en TEU die hij uit het hoofd kent. Ik beperk me tot de kern van de zaak, aan de hand van een metafoor, namelijk de hogesnelheidslijn.

Vorige zondag ben ik in Calais gaan spreken voor de Franse groenen over cultuur. Ik ben met het openbaar vervoer gegaan. Voor de vroege trein naar Calais had ik geen verbinding vanuit Kortrijk, waar ik woon. Ik ben met de auto langs de minitunnels naar Rijsel gereden, om daar de trein te nemen. Dat is een heel snelle trein, die stopt in Calais-Fréthun. De HST doet 29 minuten over die 100 kilometer. En daar sta je dan, tussen de glooiende hellingen van de Nord. Om de 45 minuten komt er een bus die je van Calais-Fréthun naar het centrum van Calais brengt. Er zaten ongeveer tweehonderd reizigers op de trein en de bus had ongeveer vijftig plaatsen. Het heeft me dus heel veel tijd gekost om eerst met de auto naar Rijsel en dan van Calais-Fréthun naar Calais centrum te gaan. Welke zin heeft het, voorzitter, om een hogesnelheidstrein te nemen als je niet sneller bent dan met een ander vervoermiddel? Samengevat: zou de optimalisatie van de spoorlijnen tussen Kortrijk en Rijsel en Rijsel en Calais niet veel efficiënter zijn geweest voor de vele honderden reizigers die vaak meerdere keren per week die afstand moeten afleggen?

Dat is de teneur van mijn verhaal: optimaliseer bestaande verbindingen. Dat is voor reizigers en bedrijven het ideale traject. Dat is ook het geval in dit verhaal van het Schipdonkkanaal. Ik pleit ervoor om te optimaliseren wat er is. Misschien moeten we grote en onhaalbare dromen opbergen en vervangen door wat pragmatiek en realiteitszin.

Ik zal niet ingaan op de technische bedenkingen bij de vele studies die zijn gemaakt, op de ecologische effecten, de landschappelijke impact of de ruimtelijke effecten, die ook reusachtig groot zijn. Als je een nieuw kanaal graaft, krijg je druk op de omgeving, door bedrijventerreinen enzovoort. Ik ga ook niet in op de economische return, want ook daarover is heel veel discussie in al die rapporten. Wat zullen die trafiekcijfers zijn? Wat brengt dat op voor onze economie? Welke besparing betekent het voor de logistiek?

Het is een heel complexe opeenstapeling van gegevens en cijfers, wat het moeilijk maakt, denk ik, voor een politicus, om een afweging te maken en tot een eenduidig besluit te komen. Als er zo veel tegenspraak is en zo veel verschil in interpretaties en meningen, moeten we sterk twijfelen aan een project van die schaal, dat 7 miljard euro zou kosten.

Ik heb nog veel meer geleerd zondag in Calais, collega's. Ik heb van de groenen van Europe Ecologie gehoord dat de Franse minister van Transport het kanaal Seine-Nord niet op de prioriteitenlijst heeft gezet voor openbare werken in Frankrijk. Ik heb het uit derde hand, ik kan het niet garanderen. Daarom is de verwachting niet dat het kanaal tussen Compiègne en het noorden in de eerste twintig jaar zal worden gegraven. Dat is jammer.

Als we in Vlaanderen grote inspanningen doen om onze waterlopen, voornamelijk de Leie in dat geval, te optimaliseren, is het jammer dat we aan de grens plots op een andere modus moeten overschakelen, op een boemeltrein of een scheepje, zoals ik met mijn trein heb ervaren. Het voorbeeld van de spoorwegbrug in Kortrijk is kenmerkend en een buitengewoon mooi symbool van de traagheid.

Ik ken het aantal bruggen niet meer dat in Frankrijk moet worden verhoogd, maar het zijn er erg veel. Het kanaal Seine-Nord wordt niet afgevoerd, maar in de ijskast gestopt voor enkele decennia, zo heb ik toch begrepen, omdat het niet meer op de prioriteitenlijst zou staan. Zo dreigen we – om het met de termen van mijn tegenstrevers te zeggen – niet enkel geen Schipdonkkanaal te hebben, maar niet eens een goede verbinding op de noord-zuidas van de

bestaande waterlopen naar Frankrijk. Inderdaad, mijnheer Sabbe, ook daar heb ik gehoord dat het een strijd is tussen de Franse havens, de belangen die spelen, ook in Parijs, tussen Le Havre en Calais/Duinkerke.

Het krampachtig vasthouden aan het Schipdonkkanaal, zoals toegelicht door de heer van Rouveroi, remt niet enkel veel interessante alternatieven af, het heeft ook heel wat andere ongewenste neveneffecten. Interessante alternatieven gebeuren niet, mensen blijven in onzekerheid. Op economisch vlak worden bepaalde inspanningen en investeringen niet gedaan. Bepaalde verkeersproblematieken, ook op de weg, worden niet aangepakt, zoals de Ringvaart in Brugge, omdat we de horizon van ons traject niet kennen.

Er blijft een grote onzekerheid bij bedrijven en burgers. De heer van Rouveroi, documentairemaker, heeft uit het leven gegrepen verhalen gebracht. Dat illustreert heel goed wat ik wil zeggen. Het gaat over bedrijven, investeerders, eigenaars, mensen die er hun leven slijten, er een huis kopen of een bedrijf hebben. Ik ken de situatie, want ook in mijn streek is er voor het kanaal Bossuit-Kortrijk al vele jaren een reservatiestrook, en dan nog grotendeels in stedelijk gebied, die elke ontwikkeling van kilometerslange zones afremt.

Zulke zaken mogen we niet oneindig aanhouden. Goed besturen is ook keuzes durven te maken. Ik wijs ook op effecten als economische vertraging. We hebben er geen belang bij om die beslissing uit te stellen. We kunnen allemaal dromen van het maximum maximorum, maar laat ons even rustig, pragmatisch en nuchter bekijken wat we doen. Ook de haven van Zeebrugge heeft er natuurlijk alle belang bij dat er duidelijkheid komt over de vervoersmodi die worden ontwikkeld en aangelegd. Er zijn er ook bezig, ik weet het.

Ik sluit af met een oproep aan u, minister: kies alstublieft snel en kies, wat ons betreft, voor het alternatief en niet voor het Schipdonkkanaal. Kies voor een ontwikkeling van de estuaire vaart en probeer een aantal hinderpalen voor de estuaire vaart weg te werken. De collega's hebben dat ook aangebracht, inclusief mogelijkheden om te ontsluiten via het kanaal Gent-Terneuzen. Daar hebben we alle belang bij.

Probeer zeker voor de directe aansluiting van de Leie op Noord-Frankrijk, en dan heb ik het niet meteen over het kanaal, te maken dat de achterstand niet oploopt. We moeten vermijden dat we bij wijze van spreken moeten omkeren met de grote schepen tot 4500 ton als we aan de grens komen met Frankrijk. Voor die situatie zouden we staan als we al de bruggen van Bissegem, de spoorwegbrug, Menen, Wervik en Komen zouden aanpassen.

Stimuleer verder de ontwikkeling van de wegen en de spoorwegen. Wat de wegen betreft, zijn de projecten lopend, ik weet het goed. Wat de spoorwegen betreft, zijn er een aantal projecten bezig om de haven van Zeebrugge, maar ook Brugge met Gent en Gent-Brussel te verbinden. Investeer in de aanpassing van het bestaande kanaal Oostende-Brugge-Gent, en dan vooral de sector Brugge-Gent en de moeilijke punten Steenbrugge en de Ringvaart. Daar zijn ook lastige knopen door te hakken. Er is daar toch een zekere ontwikkeling. Ik ben geen econoom, dus ik ga geen berekeningen maken, maar met een grotere tonnenmaat kunnen we een grotere capaciteit en dus ook economische effecten realiseren. Kies duidelijk, en kies dan ook snel voor die alternatieven. Maak investeringsprogramma's, en doe dit ten bate van al die actoren die ik daarnet heb opgenoemd. Dan zal ik, denk ik en hoop ik – als de Fransen dat ook doen – de volgende keer veel sneller in Calais zijn.

De voorzitter: De heer Vanlerberghe heeft het woord.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Minister, voorzitter, collega's, er is natuurlijk al heel veel gezegd, en ik verontschuldig mij bij voorbaat als ik bepaalde dingen herhaal. Maar aangezien het toch wel de bedoeling was dat we het partijstandpunt mooi gingen ophijsten, ga ik wat al eens is gezegd maar ook voor ons relevant is, gewoon herhalen.

Het is al door een aantal collega's gezegd, en op dat vlak kan ik de verwachting van collega van Rouveroi dat ik op zijn standpunt zou gaan staan – wat hij in de wandelgangen heeft

gehoord – wel inlossen: de Vlaamse zeehavens, en dus ook Zeebrugge, zijn uitermate belangrijke economische toegangspoorten. (*Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroij*)

Het was wellicht niet wat u had verwacht dat ik als standpunt zou delen, mijnheer van Rouveroij, maar daarover zijn we het dus alvast eens. We moeten erover waken dat deze havens als onmiskenbare motoren van onze Vlaamse welvaart alle kansen krijgen om zich economisch verder te ontwikkelen.

Anderzijds – en dit is het sp.a-standpunt dat ik breng – hebben we er ook alle belang bij om deze economische ontwikkeling op de meest duurzame wijze te realiseren. Ik mag in dat verband toch wel hopen dat ondertussen zowat iedereen overtuigd is van de grote maatschappelijke uitdagingen die onder meer door de klimaatsverandering gegeneerd worden. Het lijkt ons in eerste instantie op dit snijveld te zijn dat de lopende discussie over Seine-Schelde-West dient te worden gevoerd, waarbij we overigens niet uit het oog mogen verliezen dat er ook heel wat aandacht moet worden besteed aan een rits gekoppelde vraagstukken. Ik denk hierbij aan de mobiliteit in en om de stad Brugge en aan de landschappelijke en ecologische kwaliteiten in de onmiddellijke en bredere omgeving van het Schipdonkkanaal. Daarbij moeten we de internationale context bekijken. Vorige sprekers zijn uitvoerig ingegaan op de problematiek van het Seine-Schelde-Nord-project, vooral dan aan de Franse zijde. We moeten daarbij rekening houden met de inpassing in de Vlaamse havenstrategie en, last but not least – we kunnen daar niet aan voorbij – met de kost en de financiering van het project en de budgettaire noden daarvoor in verhouding tot heel wat andere zeer noodzakelijke investeringsprojecten.

Zoals reeds gezegd, is er in dit dossier al heel wat studiewerk verricht. Ik heb ze niet geteld, maar ik hoor dat er 11 studies zijn. Er zijn wellicht nog wel wat nevenstudies, links en rechts. Ook deden heel wat actiegroepen in het algemeen en 't Groot Gedelf in het bijzonder hun duit in het zakje. Ze brachten toch wel een heel belangrijke meerwaarde in het debat. Al die studies, al die professionele en vrijwillige inzet resulteerde in een heel pak onderzoeksvragen en een heel pak antwoorden daarop, waarvoor het draagvlak soms eens heel breed is en dan weer eerder beperkt.

Dat er nog discussies hangende zouden blijven, stond in de sterren geschreven. Op zich hoeft dit niet altijd per definitie een groot probleem te zijn. Bepaalde zaken kunnen ook maar in een lopend proces verder worden uitgeklaard. Zonder al te veel voorbeelden te willen aanhalen, denk ik dat het element klimaatverandering er een is waar geen van ons een glazen bol voor heeft.

We denken wel dat het na deze fase van het studiewerk toch wel tijd is geworden om tot actie over te gaan. We beseffen natuurlijk wel dat er nog heel wat onbekende parameters zijn: mogen we ons binnenkort verheugen op economisch herstel, of zal de vooropgestelde groei jaar na jaar voor het volgende jaar zijn, wat zal de precieze impact zijn van de klimaatverandering? Vanwege al deze onbekende parameters zouden we wellicht ook naïef zijn mochten we ervan uitgaan dat we vandaag, in 2013, kunnen beslissen voor de eeuwigheid. Dat is toch iets dat ik in een aantal andere uiteenzettingen bespeur: de idee te kunnen beslissen voor de eeuwigheid.

Ik ga er mij niet populair mee maken in het huidige tijdsgewricht, maar we denken toch dat een verstandige beslissing in dit dossier er een dient te zijn met veel zin voor nuance. Ik wil even, als parenthese, de link maken met het voorbeeld van de heer Caron. Poperinge is, zoals de meesten ongetwijfeld wel weten een grensstad. Wij hadden ooit een treinverbinding naar Hazebroek. Die is vandaag volledig verdwenen, en dat vinden de meesten in onze streek, samen met mij, een heel spijtige zaak. Wij hadden heel graag die verbinding kunnen opwaarderen.

Vertrekkende vanuit de vaststelling dat onze havens een prominente plaats innemen in ons economisch weefsel, is het voor sp.a duidelijk dat de belangen van de haven van Zeebrugge op de eerste plaats dienen te komen, uiteraard rekening houdend met een aantal randbedenkingen.

Onze partij was al langer vragende partij voor een gecombineerde hinterlandstrategie van onze vier Vlaamse havens. Met de recente ondertekening van het samenwerkingsakkoord tussen de Vlaamse havens kunnen we ongetwijfeld een aantal quick-wins inzake hinterlandstrategie realiseren. Actie 12 of 13 van die samenwerkingsovereenkomst gaat precies over het actualiseren van die hinterlandverbindingen. De idee dat daaruit nieuwe samenwerkingsverbanden kunnen ontspruiten, is iets wat alvast onze belangstelling wegdraagt.

We kunnen er anderzijds niet omheen dat de mogelijkheden van Zeebrugge inzake ontsluiting via de binnenvaart op zijn zachtst gezegd niet bepaald florissant zijn. Ook professor Van de Voorde onderstreept in zijn studie dat dit absoluut het zwakke punt is van de haven van Zeebrugge. Hij onderscheidt vijf mogelijke strategieën om te komen tot een maximale ontsluiting van het hinterland voor de haven van Zeebrugge, tussen helemaal niets doen en vanaf dag 1 alles doen. Als we de huidige economische situatie in rekening brengen, die zeer zeker een impact heeft op een aantal goederenstromen, dan verdient voor ons op hoofdlijnen het vijfde scenario de voorkeur. Ik denk niet dat ik, wat dat betreft, veel afwijk van een aantal andere sprekers.

Met andere woorden, een genuanceerde en gefaseerde aanpak is onzes inziens de beste methode om met dit complexe dossier om te gaan. Dit impliceert dat we moeten blijven investeren in de verschillende transportmodi. Collega Sabbe en collega van Rouveroy gaven reeds een overzicht van een aantal stappen: beslist beleid, beslist en uitgevoerd, bijna beslist en hopelijk ook uitgevoerd beleid en een aantal variaties op hetzelfde thema. We onderscheiden het transport over de weg, vandaag het leeuwendeel van de hinterlandtrafiek. Daar zullen we ongetwijfeld het snelst een aantal stappen vooruit kunnen zetten, vanwege het A11-project, de optimalisering van de expresweg. Het derde en vierde spoor is hier ook al genoemd. We weten dat daar wat vertraging op zit, dat daar wat geschoven wordt in de investeringsprojecten van de NMBS. Ik denk dat het nuttig en nodig zal zijn dat de Vlaamse Regering met de nodige aandrang aan de NMBS blijft communiceren dat die derde en vierde spoorontsluiting voor de haven van Zeebrugge een *conditio sine qua non* is. We moeten daar echt op inzetten.

Wij zijn absoluut vragende partij om blijvend in te zetten op estuaire vaart. Ik heb de indruk dat er bij beleidsmakers en rechtstreeks betrokkenen nog altijd enige scepsis is over de waarde van die vervoersmodus. Ik wil de Vlaamse Regering oproepen niet in de val te trappen mee te gaan in die scepsis, maar er alles aan te doen om die vervoersmodus tot volle wasdom te laten komen. Daarbij lijkt een verlenging van de steunmaatregelen het absolute minimum.

In een recent persbericht konden we lezen dat de algemeen directeur van WCT Meerhout niet enkel sterk gelooft in de toekomstmogelijkheden van deze vervoersmodus, maar ook effectief de daad bij het woord wil voegen door te investeren in een extra estuaire schip. Daarom roepen wij de Vlaamse overheid op zich met vol enthousiasme te smijten op alle mogelijke groeiprojecten voor de estuaire vaart.

Collega's, ondanks het feit dat alle door professor Van de Voorde geëvalueerde studies binnen een bepaalde vork, die zeker een brede vork kan worden genoemd, over een sterke groei spreken van het hinterlandverkeer, komt hij bij zijn analyse van de bestaande capaciteit en de toekomstig noodzakelijke capaciteit toch ook niet onmiddellijk tot de conclusie dat er vandaag een acuut en globaal capaciteitsprobleem is. Op de langere termijn hoedt hij zich voor al te voortvarende uitspraken. Dat lijkt mij verstandig. Hij haalt ook aan – het is ook door andere sprekers gezegd – dat met betrekking tot de voorliggende maatschappelijke kosten-batenanalyses toch een aantal kanttekeningen kunnen worden geplaatst. Wellicht is er enige actualisering nodig vooraleer ze echt als basis kunnen dienen voor verdere beslissingen. Daar laat hij toch enige zin voor nuance in zijn conclusie.

Daarom denken wij dat de beste strategie om te werken aan de ontsluiting van de haven van Zeebrugge erin bestaat op korte termijn zo veel mogelijk te doen dat op korte termijn ook

realiseerbaar is, zonder daarbij te stellen dat we zeker zijn dat dat voldoende garanties biedt om op lange termijn de haven van Zeebrugge tot volle ontwikkeling te laten komen. Wat de korte termijn betreft, zijn de meeste zaken reeds aangehaald. De optimalisering van de doortocht rond Brugge moet boven aan de agenda staan. Wegens de ontegensprekelijke koppeling met de problematiek van de stedelijke mobiliteit pleiten we ervoor dat de Vlaamse overheid een nauw, gedragen en volwaardig partnerschap zou ontwikkelen met de stad Brugge, zodat de genomen acties vanaf dag één op het goede spoor komen. Dat zal de heer van Rouveroy wellicht ook verlossen van kritiek in zijn eigen fractie. Ik weet overigens niet of het persbericht van mevrouw Van Volcem – waarin ze stelt dat de houding van Open Vld nefast is voor de ontwikkeling van de stad Brugge – al is verspreid, maar goed, ik kijk er wel naar uit. *(Opmerkingen. Gelach)*

Er is de vernieuwing van de Dampoortsluis en de brug in Steenbrugge. Ik denk dat we tot een goede overeenkomst kunnen komen met de stad. Als duidelijk is wat haalbaar is en wat er kan gebeuren, moeten we effectief werken aan een optimalisering van het kanaal Gent-Oostende. Ik ben geen techniker, maar ik heb begrepen dat er een logische volgorde wordt gehanteerd. Zoals gezegd, zijn wij absoluut vragende partij om de estuaire vaart volop te ondersteunen.

Misschien – en hopelijk – creëren het Marien Ruimtelijk Plan en het project Vlaamse Baaien op termijn nieuwe opportuniteiten. Maar goed, als we dan toch pleiten voor een genuanceerde aanpak, besluiten wij dat het vandaag te vroeg is om de reservatiestrook voor het Schipdonkkanaal te schrappen. Voor alle duidelijkheid: dat zou niet betekenen dat het project zoals het vandaag voorligt, groen licht krijgt van ons. Het lijkt ons dat er veel en nuttig studiewerk gebeurd is, maar dat een aantal elementen van dat studiewerk vandaag nog onvoldragen zijn. We sluiten ons daarbij eigenlijk aan bij iemand als professor Van de Voorde, die ter zake een aantal opmerkingen maakt. We stellen dan ook voor dat we snel starten met de permanente monitoring die ook door professor Van de Voorde wordt voorgesteld, al denken wij wel dat die monitoring niet louter moet gebeuren op basis van economische parameters, maar dat we de gelegenheid te baat moeten nemen om ook te monitoren op een aantal ecologische criteria inzake waterhuishouding. Indien zou blijken dat alle maatregelen op korte termijn in een superieur groeiscenario niet leiden tot een volwaardige ontsluiting van de haven van Zeebrugge, kan de monitoring ons op die manier toch garanderen dat we minstens over voldoende en betrouwbare, adequate gegevens beschikken om tot een definitieve besluitvorming te komen.

Tot slot, collega's, wil ik mij wel aansluiten bij een belangrijk deel van het pleidooi van de heer van Rouveroy, toen hij het had over de onzekerheid waarin eigenaars en bewoners van de woningen en de bedrijven die momenteel binnen de reservatiestrook vallen, verkeren. Ik denk dat dat kan worden opgelost. Indien we effectief kiezen voor een kortetermijnaanpak in combinatie met het behoud van de reservatiestrook en het openhouden van mogelijkheden op lange termijn, zal dat inderdaad tot gevolg hebben dat al wie momenteel binnen die reservatiestrook leeft nog vele, misschien wel tientallen jaren, in onzekerheid zal moeten leven. We moeten daar op een goede manier mee omgaan. Het is niet omdat de regelgeving vandaag stelt dat afstand van meerwaarde voor eeuwig en drie dagen kan worden afgedwongen, dat er geen regelgeving mogelijk zou zijn die aan die voorwaarde van afstand van meerwaarde een beperkte periode zou koppelen. Als die termijn vandaag bij het instellen van nieuwe rooilijnen kan worden beperkt tot vijf jaar, moet het mogelijk zijn om voor reservatiestroken een gelijkaardige redenering te ontwikkelen.

Ik zeg er wel onmiddellijk bij dat die discussie wat ons betreft – en dat geldt blijkbaar ook voor een aantal voorgaande sprekers – op Vlaams niveau moet worden gevoerd. We kunnen geen regelgeving uitwerken voor de bewoners van reservatiestroken rond het Schipdonkkanaal en daarbij de bewoners van het kanaal Kortrijk-Bossuit in het ongewisse laten. Ik denk ook aan het nagenoeg volledige dorp Hoogstade, dat momenteel binnen de reservatiestrook van de N8 valt. Gelukkig zal dat ondertussen wel anders worden opgelost.

We moeten op Vlaams niveau tot een oplossing komen. De luxe die de Vlaamse overheid zich veroorlooft door alle opties, alle diverse oplossingen, open te houden – wat door anderen ten onrechte ‘niet kunnen beslissen’ wordt genoemd – kunnen we niet voor eeuwig en drie dagen afwentelen op individuele bewoners en bedrijven die we daardoor voor een stuk in onzekerheid laten wonen.

Minister, we pleiten er dus voor om de haven van Zeebrugge alle kansen te geven, om op korte termijn uit te voeren wat uit te voeren valt, en daarbij veel aandacht te besteden aan de mobiliteit rond Brugge en zeer sterk – veel meer dan nu het geval is – in te zetten op de estuaire vaart. Om economische en andere redenen willen we een aantal opties openhouden, maar toch zijn we heel sterk vragende partij om de impact van die keuze op burgers en bedrijven decretaal te beperken.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, geachte leden, het is al gezegd: de haven van Zeebrugge is inderdaad bijzonder belangrijk, niet alleen voor West-Vlaanderen, maar voor heel Vlaanderen. Als zeehaven kan de haven ook de groeiende dimensies aan van de vrachtschepen die op ons afkomen. Vandaag wordt, zoals we al hebben gehoord, de ontsluiting van Zeebrugge verbeterd via de weg en via het spoor. Wat de weg betreft, is er het ombouwen van de N31-Zeelaan en de vervollediging van de A11, de zogenaamde AX. Wat het spoor betreft, worden de rangeerfaciliteiten verbeterd in Zeebrugge, in Zwankendamme. Er is de Bocht van Ter Doest die is gerealiseerd, en er wordt gewerkt aan een derde spoor naar Brugge en aan een derde en een vierde spoor tussen Brugge en Gent. Wat dat laatste betreft, zitten er blijkbaar echter wat extra addertjes onder het gras. Dat project loopt helaas vertraging op. Minister, misschien horen we daar straks nog over van u.

De ontsluiting via de binnenvaart laat te wensen over. Vandaag kunnen slechts schepen tot 1000 ton zonder moeite van en naar Zeebrugge varen. Het percentage aan vracht dat vandaag via de binnenvaart wordt getransporteerd, is voor Zeebrugge eigenlijk bijna verwaarloosbaar. Dat zou 1 procent zijn, hoor ik vandaag. Vorig jaar werd tijdens de hoorzitting nog gewag gemaakt van 1,5 procent. Dat is in elk geval bijzonder weinig.

De prognoses over de hoeveelheid vracht die extra via de binnenvaart zou worden vervoerd als de infrastructuur beter wordt, variëren. Die prognoses hebben we ook gehoord tijdens de hoorzittingen. We hebben het gevoel dat we in elk geval moeten oppassen met de prognoses over het transport in zuidelijke richting. We weten immers nog niet wat de Fransen van plan zijn en of zij die verbeteringen wel willen doen, verbeteringen die drie lagen containers moeten doorlaten. Ik denk dat we daar vandaag inderdaad zeer grote vraagtekens bij moeten plaatsen. Dat hypothekeert natuurlijk de bruikbaarheid van het hele plan.

Het is in deze tijden van weinig beschikbare ruimte en grote concurrentie essentieel dat de havens beter samenwerken. Daar zijn we vast van overtuigd. Het is volstrekt zinloos dat de Vlaamse havens elkaar beconcurreren, en dat bovendien met Vlaamse middelen. Daar zijn de havens ondertussen blijkbaar zelf ook achter gekomen. Vorige week kwamen ze getuigen in deze commissie over de manier waarop ze in de toekomst willen samenwerken.

Ik maak een klein zijspiongetje. Twee weken geleden was ik met een paar collega's, waaronder de heer Vanlerberghe – maar ik weet niet of die het zich nog zal herinneren – in Zweden en Denemarken. Daar blijkt dat de haven van Malmö in Zweden werkelijk gefusioneerd is met de haven van Kopenhagen in Denemarken. Ik zeg niet dat we hier per se zo ver moeten gaan, maar een zeer verregaande samenwerking, en onderling een taakverdeling afspreken waarbij rekening wordt gehouden met elkaars sterke en zwakke punten, kan natuurlijk al een deel van de oplossing zijn. Nogmaals, het is goed dat daar een begin van werd gemaakt.

Het Schipdonkkanaal zou na de verbreding schepen tot 4500 ton kunnen verwerken, de fameuze klasse Vb. Ik denk dat we het er ook over eens zijn dat het vervangen van transport

over de weg door transport over het water een goede zaak is, zeker voor de luchtvervuiling. Er zijn echter helaas ook een aantal tegenargumenten voor die verbreding. Ik zal er een paar opsommen.

Er is de landschappelijke impact: het waardevolle landschap, bijvoorbeeld de beschermde ankerplaats in Damme, zou worden aangetast. Nu mag men aannemen dat de natuur zich in enkele decennia wel kan herstellen. Ook de voortdurende aanwezigheid in het landschap van grote schepen wordt door sommigen daar blijkbaar als storend beschouwd.

Een ander element dat ook al is genoemd, is de impact op de bewoning, namelijk in Zomergem, waar ongeveer 150 woningen of percelen in die reservatiestroken zouden moeten verdwijnen voor de verbreding van het Schipdonkkanaal. Mijnheer van Rouveroi, u hebt geprobeerd de gevoelige snaar te treffen bij de minister, maar u moet weten dat dit zeer moeilijk is. Ik heb dat ook al geprobeerd, maar nooit met succes. *(Gelach. Opmerkingen)*

De heer Bart Van Malderen: De blik van de minister bewijst het gebrek aan succes.

De heer Wilfried Vandaele: Ik heb niet gezegd of dat aan mij of aan de minister lag. Ik heb geen schuldige aangewezen. Ik heb alleen gezegd dat ik heb geprobeerd de gevoelige snaar te raken, maar dat ik geen succes had.

Dan is er het punt van de waterkwantiteit. De onderzoekers geven aan dat er gemiddeld voldoende water zal zijn om dat Schipdonkkanaal, als het wordt verbreed, te voeden. Uit minstens een van de studies blijkt echter dat er in de loop van een jaar wel eens watertekorten zullen zijn. Het departement heeft geprobeerd om ons op dat punt gerust te stellen, maar helemaal overtuigd zijn we wat dat betreft nog niet. Een tekort aan water kan immers natuurlijk gevolgen hebben voor de landbouw, maar ook voor de natuur in de omgeving van dat Schipdonkkanaal.

Een volgend element is de verzilting. Laten we hopen dat het niet nodig is om zout water toe te voegen om de hoeveelheid water aan te vullen. Er is echter ook het binnenstromen van zout water via de sluizen. Als men sluizen van het type Duinkerke gebruikt, dan zou dat een kleiner probleem zijn, maar zelfs dan komt er toch zout water binnen, en dat zou tot verzilting kunnen leiden. We hebben geleerd dat die verzilting gevolgen kan hebben voor de onmiddellijke omgeving van het kanaal, maar ook voor de zone onder het kanaal, voor de zoetwaterlenzen daar. Ook daarvan zeggen de onderzoeken dat het gemiddeld allemaal wel zal meevallen, maar dat er pieken kunnen zijn, waarbij die verzilting dus toch optreedt. Uit onderzoek blijkt dat er in het Boudewijnkanaal, en ook op plaatsen in de Ringvaart, ook vandaag al sprake is van hoeveelheden chloriden die hoger liggen, soms vele malen hoger, dan de norm. Garanties voor het zoutvrij houden van het kanaal bij de verbreding zijn voor ons dus een zeer belangrijke voorwaarde. Dat moet zeer goed worden nagekeken. Het moet ook mee in overweging worden genomen bij de afweging, bij de kosten-batenanalyse.

Een ander punt is dat van de financiële haalbaarheid. Mijnheer Sabbe, we hebben gezien dat de kostprijsberekeningen variëren, van 600 miljoen euro tot 2 miljard euro. Als we eerlijk zijn, dan moeten we stellen dat de financiële ruimte in Vlaanderen vandaag niet voorhanden lijkt om de eerstkomende tien à vijftien jaar dergelijke grote investeringen er nog eens bij te nemen. Nu zou Vlaanderen al 600 miljoen euro per jaar afbetalen als men alle projecten waartoe is beslist, al zou uitvoeren. Dan gaat het over de missing links op het weggennet, de nieuwe sluizen voor de havens, de tramprojecten en het Masterplan Antwerpen. Als we al die dingen uitvoeren waarover we eigenlijk al overeenstemming hebben, dan zitten we al met een zeer zware financiële dobber. Als we heel realistisch zijn, dan ligt het uitvoeren van het Schipdonkkanaalplan nu waarschijnlijk niet meteen voor de hand.

Ik leer ook uit de studies dat de verbeterde binnenvaart ten koste zou gaan van de weg. Dat is dus een goede zaak: als we iets van de weg kunnen halen, dan is dat uitstekend voor onze luchtkwaliteit, voor het leefmilieu. Dat zou echter blijkbaar ook ten koste gaan van het spoor en van de estuaire vaart, hebben we geleerd, en dat is natuurlijk niet de bedoeling. Zijn er

alternatieven? Er is inderdaad de estuaire vaart, waarbij goederen uit Zeebrugge via de Noordzee naar de Westerschelde worden gebracht en van daaruit het hinterland kunnen bereiken. We hebben momenteel een tiental aangepaste schepen in de vaart, die de estuaire vaart beoefenen. De estuaire vaart is nu al belangrijker dan het transport via de binnenvaart.

Er is natuurlijk ook de mogelijkheid dat gewone binnenschepen de Westerschelde kunnen bereiken. Vroeger kon dat blijkbaar moeiteloos. Jaren geleden deden binnenschepen dat. Nu is dat moeilijker. Maar als gewone binnenschepen de Westerschelde zouden kunnen bereiken via de Noordzee, zijn we al een heel eind opgeschoven in de richting van een betere ontsluiting via de binnenvaart van Zeebrugge.

Een onderdeel daarvan is het plan voor de Vlaamse baaien. De Vlaamse baaien bevatten een beschermende corridor voor de kust, het kunstmatige eiland voor de kust, dat een zone creëert waarlangs binnenschepen veilig richting Westerschelde zouden kunnen varen.

We zien echter dat er een recenter project is, in het kader van de plannen van federaal vicepremier Vande Lanotte, die in zijn mariene ruimtelijke plan zones wil maken om energieatollen te bouwen, om daar het teveel aan door windmolenparken in zee opgewekte energie, tijdelijk op te slaan en nadien te hergebruiken. Een van de mogelijkheden is dat er zo'n atol voor Zeebrugge komt. Als dat daar zou komen, heb je al meteen een stuk van die corridor gerealiseerd.

Nu, ook voor die kunstmatige eilanden is er zeker studie nodig. Zullen de stromingen bijvoorbeeld in die mate veranderen dat er op sommige plaatsen aanslibbing komt? Zal er door het meer opwarmen van die zones algenbloei komen, wat niet echt goed is voor het kusttoerisme? Dat moeten we zeker bekijken, maar als het er komt en als er in Zeebrugge draagvlak is bij de bevolking, dan zou dat een deel van de oplossing kunnen zijn.

Een derde alternatief is een aanpassing van de Ringvaart rond Brugge. Op die manier kan een betere doorgang mogelijk worden, kan het kanaal Oostende-Gent beter worden gebruikt, door schepen tot 2500 ton. Dat is dan wel meteen een beperking van dat alternatief. Een verbreding van het Schipdonkkanaal zou een capaciteit van 4500 ton betekenen, bij een opwaardering van de Ringvaart rond Brugge en het kanaal Gent-Oostende hebben we het over 2500 ton. Dat is heel wat minder, maar nog altijd meer dan het dubbele van de huidige 1000 ton. Tijdens de hoorzittingen heb ik toch een aantal mensen gehoord die de deur openlieten voor dat scenario. Zelfs de heer Coens zei dat dat voor hem een verdedigbare kaart leek.

De aanpassingen aan de Ringvaart zijn hoe dan ook nuttig, zegt men. Men moet dan, helaas voor de Bruggelingen, wel voorbij een idyllisch plekje Brugge, met de molens. Men vreest in Brugge ook dat het autoverkeer sterk belemmerd zou worden door de openstaande bruggen. Ook dat roept weerstand op. Verder zijn er de beschermde, geklasseerde pakhuizen ter hoogte van de Dampoortsluis, die dan ook vernieuwd moet worden. Niettemin leeft het gevoel dat de investeringen die daar zouden gebeuren, geen verloren geld zouden zijn en dat ze hoe dan ook nuttig zijn. De brug van Steenbrugge en de Dampoortsluis zijn hoe dan ook aan renovatie toe.

Voorzitter, minister, collega's, de N-VA verwacht veel van een globale visie op de toekomst van de Vlaamse havens, van een samenwerking en een taakverdeling. De intenties die de havens formuleerden, zijn wat dat betreft hoopgevend. Maar ze moeten natuurlijk in daden worden omgezet, en liefst zo snel mogelijk.

Als zeehaven moet Zeebrugge daarbij een volwaardige ontwikkeling en ontsluiting krijgen, via de weg, via het spoor, via de estuaire vaart. En als het na de taakverdeling tussen de havens toch nog nodig blijft dat de ontsluiting via de binnenvaart verbeterd wordt, kiest de N-VA in eerste instantie op korte termijn voor een verbetering van de bestaande infrastructuur, dit conform de besluiten van de studie van het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer en een paar suggesties die we tijdens de hoorzittingen hebben gehoord. We denken dan aan de

opwaardering van de Ringvaart rond Brugge, de aanleg van een nieuwe sluis en de nodige aanpassingen om belemmeringen van het wegverkeer maximaal te vermijden.

Wat de estuaire vaart betreft, moet worden nagegaan of juridische hinderpalen – want die zijn er ook – weggewerkt kunnen worden en of eventueel de investeringssteun voor het ombouwen van die schepen versterkt kan worden.

Dan zijn er nog de plannen voor het energieatol. Het zou goed zijn, mochten we daar op zeer korte termijn duidelijkheid over kunnen krijgen. Ik heb altijd een beetje het gevoel, minister, dat dat gigantisch grote plannen zijn met af en toe een redelijk virtueel gehalte en zeer ver in de tijd geprojecteerd, waarbij je je afvraagt of daar wel middelen voor zijn. Momenteel niet, denk ik, zeker niet bij de overheid. Maar als er ergens middelen voor gevonden kunnen worden, is het misschien wel voor zo'n energieatol. Daar gaat immers veel geld om. Als daar dan de combinatie kan worden gemaakt met Zeebrugge en de haven, is dat een win-winsituatie. De studies die gemaakt zijn door het Milieu- en Energietechnologie-innovatieplatform (MIP), waar ook ECOREM bij betrokken was, geven aan dat Zeebrugge blijkbaar de beste plek zou zijn. Misschien moet daar op korte termijn naar worden gekeken en duidelijkheid over komen.

Wat het Schipdonkkanaal zelf betreft, moet de MKBA voor de verbreding in elk geval al geactualiseerd worden. Ik zei al dat we niet helemaal gerustgesteld zijn met de mededeling dat gemiddeld de verzilting nog zal meevallen en het watertekort ook, want het zijn uitgerekend de pieken die ons zorgen baren.

Dus de MKBA moet worden geactualiseerd en zeker moet de plan-MER hoe dan ook worden gemaakt. Ook dat kan nog nieuwe inzichten brengen.

Voorzitter, Zeebrugge moet alle kansen krijgen, maar als we heel eerlijk zijn, dan denk ik dat de verbreding van het Schipdonkkanaal vandaag niet realiseerbaar is wegens een gebrek aan draagvlak – politiek en bij de mensen –, wegens een gebrek aan middelen, wegens de onzekerheid dat het kanaal voldoende zal worden benut als het er zou zijn, en wegens de twijfel met betrekking tot verzilting en de hoeveelheden water die beschikbaar zijn. Uit de hoorzitting is naar voren gekomen dat de capaciteit vandaag nog wel voldoende is. We hebben dus nog even tijd. Het lijkt ons in elk geval nuttig om die tijd te nemen. Dan komen we bij de scenario's van professor Van de Voorde terecht, en dan komen we inderdaad bij dat scenario 5 uit. Intussen zal er hopelijk ook meer duidelijkheid zijn over de plannen en de bereidheid aan Franse zijde. Wat zijn ze daar van plan te doen? Hopelijk zal er dan ook meer duidelijkheid zijn over de mogelijkheden van de Vlaamse baaien en van de estuaire vaart.

De voorzitter: Mevrouw Kindt heeft het woord.

Mevrouw Els Kindt: Voorzitter, minister, het is geen gemakkelijk dossier. De grote aandacht die ernaartoe gaat, bewijst dit, alsook de voorzichtigheid waarmee het dossier moet worden aangepakt en de vele soms tegenstrijdige belangen en bezorgdheden. Toch meen ik dat de meesten onder ons wel overtuigd zijn dat er iets moet gebeuren als je de verslagen van de vele commissievergaderingen leest.

We zijn het er allemaal over eens dat de haven van Zeebrugge voor Vlaanderen een absolute troef is. Samen met de andere havens is die van een zeer groot economisch belang. Niemand spreekt dit tegen. Optimalisatie van de hinterlandontsluiting van Zeebrugge is dan ook absoluut noodzakelijk. Vanuit onze fractie menen we dat er reeds veel stappen zijn gezet voor een betere hinterlandontsluiting. Tegen wie hier durft te beweren dat het de minister aan daadkracht zou ontbreken, beweren wij het tegendeel.

In zijn studie stelt professor Van de Voorde dat moet worden ingezet op verschillende modi. Wat betreft de weg is men bezig met het aanpassen van de expresweg Knokke-Antwerpen. De aanleg van de AX wordt binnenkort effectief gestart en de ring rond Brugge wordt verder geoptimaliseerd. Wat betreft het spoor is er de aanleg van de derde en de vierde spoorlijn en

de bocht van Ter Doest en Zwankendamme. Wat betreft de waterverbinding is er aandacht voor de estuaire vaart maar ook voor het kanaal Gent-Brugge-Oostende.

Minister, in antwoord op mijn schriftelijke vraag stelde u dat er reeds contacten zijn om dit kanaal te optimaliseren in de omgeving van Brugge. U stelde dat er reeds gesprekken werden aangegaan met de stad over de aanpak van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis en dat op korte termijn voorbereidende studies zullen worden gestart.

Minister, dit zijn heel wat maatregelen die op korte termijn werden of worden genomen en die absoluut een verbetering voor de hinterlandontsluiting betekenen. Maar wat met de doortocht voor de klasse Vb? Die noodzaak is er vandaag niet. Wat stelt u voor om aan te tonen dat de noodzaak er wel komt? Welke piste is er om hier een oplossing voor te bieden? Wij zijn ervan overtuigd dat er nog een opening moet worden gelaten en dat wij niet zomaar tabula rasa van een dossier kunnen maken. Uiteraard vinden wij de beslissing die in Frankrijk wordt genomen, belangrijk om de verdere strategie te bepalen in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is betreurenswaardig dat toen er een toelichting is geweest door de vier Vlaamse zeehavens, er zo weinig commissieleden aanwezig waren. Het is spijtig dat er niet meer commissieleden aanwezig waren want dan had men met een meer krachtige visie voor de toekomst een aantal zaken kunnen formuleren, terwijl men nu een aantal zaken formuleert die dateren uit het verleden.

Ik hoor sommige politici pleiten en uitvoerig citeren. Ik kreeg zelfs bij de heer van Rouveroi, die veelvuldig citeert, het gevoel dat zijn uiteenzetting een hoog ‘vogelgehalte’ had, net zoals gisteren de uiteenzetting van mevrouw Vogels. Op dit moment wordt ons dikwijls verweten door de bevolking, dat wij als politici te weinig durf hebben om planningen te maken voor grote infrastructuurwerken voor de toekomst. We moeten uiteraard ook rekening houden met het draagvlak bij de bevolking, ik ben daar niet blind voor. Ikzelf als politicus afkomstig van Antwerpen, ben blij dat er in het verleden rond Antwerpen reservaties zijn gebeurd voor de A102, terwijl er toen geen draagvlak was voor het doortrekken van de grote ring. Maar nu merkt de hele regio dat we absolute nood hebben aan zulke infrastructuurwerken omdat de welvaart erop vooruitgaat. Als we de welvaart van onze regio willen vrijwaren, zijn die infrastructuurwerken noodzakelijk.

Wat we in de Antwerpse regio niet hebben gedaan, is op geregelde tijdstippen een monitoring doen over hoe het zit met de economische activiteiten, met het kloppend hart van de haven van Antwerpen. We hebben te laat bijgestuurd naar hinterlandverbindingen. Minister, we mogen die fout geen tweede keer maken. We moeten er daarom voor zorgen dat we het Schipdonkkanaal vrijwaren. Minister, u zult zeker contact opnemen met minister Muyters om te zien wat we kunnen doen voor de mensen die in die reservatiestrook wonen.

We moeten op passende wijze een monitoring doen, zowel voor de economische activiteiten als voor de andere gevoeligheden van het dossier. Dan moeten we uitzoeken wanneer het juiste moment is om dit infrastructuurwerk verder te kunnen aanleggen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik dacht dat ik als een hond in het kegelspel terecht zou komen, maar gelukkig heeft de heer de Kort als Antwerpenaar mijn eer mee gered. Wie ben ik om over dit belangwekkende West-Oost-Vlaamse onderwerp te durven spreken?

Vorige week zaten de vier CEO's van al onze havens samen en ze hadden grootse ambities. Ze gingen samenwerken, ze gingen elkaar geen stokken in de wielen steken. Dat moeten we ook niet doen. Als Antwerpenaar vind ik dat Zeebrugge alle toekomstkansen moet hebben die die haven verdient. Mijnheer de Kort, u zult me niet tegenspreken, maar voor een deel is Zeebrugge de diepzeevoorhaven van Antwerpen, die voor alles wat er wordt geladen en gelost, ook hinterlandontsluiting moet krijgen. Alle partijen zijn het erover eens dat dat op de

meest efficiënte en milieuvriendelijke manier moet gebeuren. Dat gaat dan niet via de weg, liefst niet via het spoor, maar via de waterweg. Alleen gaat dat in dit dossier blijkbaar niet.

Er zijn argumenten om tegen het Schipdonkkanaal te pleiten, waaronder de verzilting. Mijnheer van Rouveroy, uw verhaal daarover overtuigde me deels. De mensen van 't Groot Gedelf, een interessante, intelligente burgerbeweging, hadden ook argumenten. Ik luister graag naar burgerbewegingen, in het Antwerpse, maar ook in uw verhaal. Ze hadden argumenten om te zeggen dat het niet kon en dat het niet hoefde.

Het verhaal van Frankrijk is hier ook aangehaald. Laat Frankrijk aansluiting geven op wat we in Vlaanderen mogelijkervijze zouden willen plannen. Heel onzeker is dat.

Een ander argument dat in mijn fractie af en toe naar boven komt, minister, is het verhaal van de Siphon. Dat is een bekend restaurant waar ik af en toe ben geweest. We zouden niet graag hebben dat de Siphon verdwijnt.

Is dit van aard om Zeebrugge zijn ontwikkelingskansen te ontnemen? Ik denk het niet. Maar dan moeten we op zoek naar alternatieven op de landzijde, langs het spoor en langs de weg, maar ook langs de waterweg. We moeten de estuaire vaart durven uit te bouwen. Antwerpen is daarvoor verwelkomende partij. Als u geen rechtstreeks kanaal vraagt, dan stellen wij al onze faciliteiten open om wat van ons diepe voordok komt, in het hinterland verder te behandelen, met erkende dokwerkers.

In het voorstel van LDD zit iets in, maar er is ook heel wat tegen. In het negende punt, mijnheer Sabbe, pleit u voor een grote supra-Vlaamse structuur. Dat is jakobijns denken. Wij als hanzeaten, zijn daar niet voor en dat is de reden waarom we uw voorstel niet zullen goedkeuren. Maar ik zal uw voorstel amenderen op het moment dat het in de plenaire vergadering aan bod komt.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: De heer de Kort heeft het debat wat opengetrokken. Ik wil er in de filosofische zin op voortbouwen. Als politici hebben we de ambitie en de rol om de toekomst vorm te geven. Dat is geen gemakkelijke taak. We moeten rekening houden met het haalbare, en dan praten we over budgetten. We moeten soms waardevolle, maar tegenstrijdige belangen tegenover elkaar zetten, afwegen en kiezen.

Als je bezig bent met Openbare Werken zoals u, minister, dan komt daar nog een dimensie bij: tijd. Je moet weten dat je niet voor de eeuwigheid bouwt, maar dat je toch minstens voor een of meerdere generaties het landschap determineert en bepaalt. De budgetten die daarmee gepaard gaan, zijn vaak navenant. Ik hoed me er niet voor om te zeggen dat die verantwoordelijkheid enorm is en met de nodige voorzichtigheid moet worden ingevuld.

Burgers, maar evengoed bedrijven en besturen, verwijten ons vaak dat we veel studies maken en lang palaveren. Ik volg dit dossier al enkele jaren. Door die studies heb ik veel geleerd. De heer Vandaele heeft er een bloemlezing van gegeven met de nuances, de verschillen tussen gemiddelden en pieken, de evoluties op korte en lange termijn. Vergissingen uit het verleden zetten ons ferm onder druk om voorzichtig te zijn. Dat neemt niet weg dat we tussentijds conclusies moeten trekken. Hier past het spreekwoord: omwille van het onmogelijke wordt het mogelijke ook vaak niet gedaan. Ik hoop van de minister te vernemen dat we juist wel het mogelijke gaan doen.

De uitdagingen voor onze havens en voor onze economie in het algemeen zijn niet gering. Vandaag horen we vanuit Nederland dat de zeesluis in Gent vanaf 2017 kan worden gebouwd met een realisatie in de eerste helft van het decennium 2020. De ontsluiting van Zeebrugge en de mobiliteit in Brugge hebben de collega's al aangehaald. De heer Penris sprak over de achterdeuren van de haven van Antwerpen. De aanpak van het Albertkanaal en het kalibreren van de Schelde naar 2000 ton met alle mogelijke infrastructuurwerken, de vervanging van bruggen en dergelijke, zijn enorme opdrachten. Als we die tot een goed einde brengen, zal de

volgende generatie daarvan profiteren. We moeten onze verantwoordelijkheid opnemen. Alles samen is dat een titanenwerk. Daar gaan we met de kortetermijnoplossingen ongetwijfeld al een hele generatie mee bezig zijn, gelet op de gemiddelde doorlooptijd van een infrastructuurproject.

Ondertussen zijn er nog open vragen en evoluties. We hebben vorige week de haven-CEO's gezien. Opvallend was de interesse van de haven van Antwerpen in de spoorontsluiting. Dat is iets recents. Ook werd geopperd dat men verder dan het eigen havenbedrijf wou kijken. Dat is eveneens nieuw, dat moeten we absoluut volgen. Ook op internationaal vlak, zeker in Frankrijk, hebben we de afgelopen maanden een zeer grote wijziging gezien in de prioriteiten. In heel Europa, mede door het Europese semester, zullen de aanpak en de middelen heel beperkt zijn. We kunnen echt niet meer tot in de hemel groeien.

We moeten ervoor zorgen dat deze generatie aan de volgende echt een vrije keuze laat. We mogen geen zaken uitvoeren die vandaag niet haalbaar zijn, maar integendeel onze verantwoordelijkheid nemen.

Dan blijft er nog één groep over die van die aanpak wel een effect heeft, de groep in de reservatiestroken. Ik onderschrijf het pleidooi van de heer Vanlerberghe. We moeten ervoor zorgen dat de groep die in de reservatiestroken woont of werkt, het gelag niet moet betalen. We moeten de effecten van de langetermijnaanpak zo veel en zo correct mogelijk milderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben zeer blij dat u zo betrokken bent bij dit thema. Ik vind het interessant om alle fracties te horen en te weten waarover we het eens zijn en waarover we van mening verschillen.

Ik was van plan om u de hele geschiedenis te geven van heel de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, maar ik zal u één slide tonen. De slide zal u met de neus op de feiten drukken. Deze slide vat de reden waarom we hier vandaag zitten, een beetje samen.

De Europese Commissie heeft een groenboek voorgesteld over de ontsluiting van het water. In Vlaanderen kunnen we proberen naar 20 procent te gaan. U ziet drie taarten op de slide: die tonen de modal split in de havens van Gent, Antwerpen en Zeebrugge.

De cijfers van Zeebrugge dateren van vorig jaar. Het valt meteen op dat Zeebrugge een grote handicap heeft, en dat is de beperkte ontsluiting van de zeehaven via de binnenwateren. Ik las in een van de verslagen van de vorige vergaderingen dat er gediscussieerd werd over het percentage van Zeebrugge. Vandaag is 5 procent van de ontsluiting estuaire en 1 procent via de binnenvaart. We zitten aan een totaal van 6 procent. We hebben er al over gediscussieerd, mijnheer van Rouveroi, wat beschouwen we als estuaire? Voor mij mag dat bij binnenvaart zitten, maar ik wil hier toch het onderscheid maken: estuaire 5 procent, binnenvaart 1 procent. Vandaag wordt met estuaire schepen 64 procent 'liquid bulk' en 36 procent containers en roro vervoerd.

Collega's, er is hier al heel wat geschiedenis verteld. Vele decennia geleden werd ervoor gepleit om de haven van Zeebrugge via de binnenvaart te ontsluiten met een verbinding van 10.000 ton. Dat is van het type Albertkanaal, klasse 6. Estuaire vaart is goed voor 8000 ton. Dat is veel. De binnenvaart die vandaag bestaat, is goed voor ongeveer 1350 ton. Er is dus een enorme spanning tussen vanwaar we komen en waar we nu zitten.

Het klopt dat er al heel lang een bepaalde reservatiezone vastligt. Als je vindt dat een bepaald project niet mag worden gerealiseerd, vind je dat zeer onterecht en onheus. Maar als je vindt dat er wel een project moet kunnen worden gerealiseerd, vind je het goed dat er een reservatiestrook is. Mijnheer van Rouveroi, u weet dat ook. Ik denk aan het Kluizendok, dat twintig of dertig jaar geleden werd gerealiseerd. Daar is er een zeer grote zone. Uiteindelijk werd dat gereduceerd tot de helft, maar het is er nu. Gelukkig hebben we het op die manier aangepakt. Ik denk ook aan de A102. Veel collega's in dit parlement bepleiten dat. Er ligt

daar al heel lang een zeer brede reservatiezone. De heer de Kort heeft ernaar verwezen. Het is zeer goed dat die zone gereserveerd is. Indien we dat een aantal jaren geleden in de vuilnisbak zouden hebben gesmeten, zouden we vandaag zelfs niet meer moeten spreken over dit dossier.

Ik heb dit bij wijze van inleiding eventjes genuanceerd. Het is goed dat er reservatiezones zijn. Er zijn trouwens mensen in dit parlement die pleiten voor derde en vierde rijstroken op de autosnelwegen. Het is zeer goed dat er daar reservatiezones zijn. Ik ga niet emotioneel doen maar ik ken een aantal ondernemers langs de snelweg E40 richting Oostende, die smeken om het snelwegstatuut vroeger op die snelweg op te heffen. Zij zeggen: “Wij hebben 50 meter die gereserveerd zijn en wij zouden toch zeer graag kunnen uitbreiden. Wij zitten vast met ons bedrijf.” Die situaties bestaan vandaag dus niet alleen bij het Schipdonkkanaal maar op meer plaatsen in Vlaanderen. Wij moeten daar zorgzaam mee omgaan. Het staat trouwens in ons regeerakkoord dat we globaal-Vlaams eens moeten bekijken hoe we met die reservatiestroken omgaan. Dat is een van de punten waar we vooruitgang moeten boeken, samen met de collega's in de regering.

Ik kom tot de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Er zijn mensen die zeggen dat we al veel hebben gestudeerd. Dat is waar. Wat mij betreft zijn een aantal van die studies bijzonder relevant, ook voor de manier waarop we in de toekomst met water en waterbalansen moeten omgaan. Het is de eerste keer dat we in Vlaanderen een waterbalansstudie hebben gemaakt. Ik zie dat de heer Cuvillier, die hier toch een paar keer aan bod is gekomen en die misschien aan het meekijken is naar deze commissievergadering, aan het twitteren is over het belang van water en over de manier waarop we ermee moeten omgaan en de manier waarop we ernaar moeten kijken. Ik vind de waterbalansstudie ook zeer interessant om nog andere projecten in Vlaanderen te beoordelen. Wat wij hier onderzoeken, zijn zaken die niet alleen relevant zijn voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het Schipdonkkanaal. Ze zijn maatschappelijk relevant voor Vlaanderen. Een volwassen overheid moet deze zaken ontwikkelen en in rekening brengen – en zeker ook, mijnheer Vanlerberghe, monitoren op termijn.

Hoe moeten we nu de haven van Zeebrugge of de Zeehaven van Brugge – ik vergis mij nog altijd – verder ontsluiten? Ik heb hier van alle fracties gehoord dat iedereen de toekomstige ontsluiting van de haven prioritair vindt.

Een van de collega's zegt dat we van die havens één groot bestuur moeten maken. Dat is het zevende punt van de resolutie van de heer Sabbe. Ik ben het daarmee niet eens. Ik wil dat hier duidelijk poneren. We hebben hierover een of twee weken geleden een zeer uitvoerig debat gehouden. Ik citeer nog eens professor Van de Voorde: “Havensamenwerking moet van onderuit komen.” We moeten voor projecten zorgen om ervoor te zorgen dat de taart van de goederen die naar Vlaanderen komen en van de toegevoegde waarde die in Vlaanderen kan worden gecreëerd, groter wordt.

Kan daar samenwerking gezocht worden en kan dat een meerwaarde opleveren? Zeker. Uw suggesties kunnen, wat mij betreft, wel oké zijn, maar ik ben het er niet mee eens dat daar één haven van moet worden gemaakt. Maar dat is uitgediscussieerd. Ik heb het gevoel dat daarover twee weken geleden een grote consensus bestond. Ik bedank alle collega's die er waren.

Aan wie vorig weekend naar de radio heeft geluisterd en nog twijfelt aan wat er zal gebeuren, kan ik zeggen dat de haven-CEO van Antwerpen en de haven-CEO van de Zeehaven van Brugge in ‘De vrije markt’ heel mooie pleidooien voor samenwerking hebben afgestoken. Dat toont toch wel aan dat ze het menen.

In het najaar gaan we ook op missie naar onder andere Singapore en Vietnam om werk te maken van die grotere taart. Dit alles bij wijze van inleiding en om het laatste punt van de resolutie van de heer Sabbe even te duiden.

Het is inderdaad de bedoeling om een nota aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Ik heb er bewust voor gekozen om dit debat vandaag te laten plaatsvinden om de standpunten te horen. Dat belet me niet om ook mijn persoonlijke mening te geven, want dat is ook de reden waarom wij hier zitten.

Wat mij betreft is de aanpak van professor Van de Voorde, het scenario 5, relevant. Ik zal uitleggen waarom. Ik denk dat alle collega's zeggen dat wat we vandaag al kunnen realiseren voor de ontsluiting, ook al moeten doen. Ik ben het daarmee eens. Ik zal u ook een stand van zaken geven, maar meteen ook de reden geven waarom ik vind dat we het dossier rond de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het Schipdonkkanaal, niet kunnen loslaten. Ik zal ook proberen om een argumentatie te geven.

Eerst en vooral: we moeten de zeehaven van Zeebrugge ontsluiten via de weg. De heer Caron is al verdwenen, maar er verscheen een zeer milde glimlach op mijn gelaat toen ik hem op zijn eigen hartstochtelijke wijze hoorde zeggen dat de ontsluiting via de nieuwe weg belangrijk is. Zeer goed, Groen is het er dus ook mee eens dat er in Vlaanderen nieuwe wegen worden aangelegd. Dat doet me veel plezier. Wat zijn de prioritaire wegenprojecten? Wat er is, moeten we verbeteren. Aan de N31, de expresweg rond Brugge, is nog nooit zoveel gewerkt. De mensen zijn daar zeer braaf dat ze al die wegenwerken dulden en er ook mee kunnen leven dat er wat trager moet worden gereden – wat niet overal in Vlaanderen zo is. Er moet een aansluiting worden gemaakt tussen de expresweg in Brugge en de N49, de weg van Antwerpen naar Knokke. We willen een rechtstreekse verbinding maken via een nieuwe autosnelweg van 12 kilometer. Die weg zal dan de A11 heten omdat de A12 al bestaat. Het wordt een publiek-private samenwerking (pps). De bouwvergunning is aangevraagd en ik hoop dat ze ook verleend zal worden. De N49 ombouwen, is bijzonder belangrijk. Hij ligt op de grens tussen Oost- en West-Vlaanderen. In West-Vlaanderen moeten er een aantal gronden waar landbouwverkeer op is, worden onteigend. Maar ook voor mij is er geen enkele discussie: de volgende jaren moet de N49 volledig omgebouwd zijn. Ik denk dus dat er kamerbreed geen discussie is over de wegenwerken.

Een tweede luik is de ontsluiting via het spoor. Ook hier heb ik weinig discussie gehoord, maar er zijn een aantal dingen die mij als minister zorgen baren. Er zijn drie spoorinfrastructuurprojecten opgenomen in het ontwerp van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. Er is een Vlaams prefinancieringsproject ter aanpassing en uitbreiding van de spoorinfrastructuur in het vormingstation van Zeebrugge. Dat heeft wat vertraging opgelopen en zal volgens de nieuwe planning worden afgewerkt tegen juni 2017. Sommigen vinden dat we in de toekomst meer moeten prefinancieren, maar prefinanciering leidt niet altijd tot een snellere realisatie. Prefinanciering doe je om het sneller te laten gaan. De twee andere projecten – ook al vernoemd door de sprekers – zijn de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele en de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Er zijn afspraken gemaakt. Er was een keiharde garantie in het vorige investeringsplan, maar het is niet gerealiseerd. Wat in het nieuwe meerjareninvesteringsplan staat, betekent een vertraging van zes tot zeven jaar en baart me zorgen. Over het investeringsplan wordt nog onderhandeld. Ik heb op 15 juli een afspraak met mijn federale collega Labille, maar dit dossier baart me zorgen. De financiering is nog niet helemaal rond. We moeten echt wel waakzaam zijn. Je kunt zeggen dat investeren in het spoor relevant is en dat het eigenlijk al beslist is, maar voor mij is iets pas beslist als de eerste spade is gestoken. Ik wil keiharde garanties zodat er een snelle realisatie, en liefst snellere dan gepland, kan komen.

Er is ook de discussie rond de ondersteuning voor gespreid en gecombineerd spoorvervoer, en ook daar heb ik zorgen over. Er is onduidelijkheid over de verlenging van de ondersteuning. Is die er nog? Is die er niet? De havenbesturen, zeker Zeebrugge, hebben hier al gepleit voor die ondersteuning, want de subsidiëring is van relatief cruciaal belang. Heel binnenkort wil ik duidelijkheid over die ondersteuning. Wat het spoor betreft, zijn er dus voor mij een aantal vraagtekens die ik graag vervangen zou zien door uitroeptekens.

Dan komen we bij de ontsluiting via de waterweg. De oefening die de Mastergroep onder leiding van professor Van de Voorde heeft gemaakt, had een dubbele doelstelling. Een aantal mensen hadden vragen gesteld over de in de studies opgenomen cijfers. Volgens een bron zou de haven van Zeebrugge de komende jaren een enorme groei kennen. De heer van Rouveroi heeft er echter op gewezen dat de NMBS heel andere cijfers gebruikt dan de cijfers die in het plan van de haven van Zeebrugge staan. Er is toen gevraagd hier duidelijkheid in te scheppen. Professor Van de Voorde heeft geen nieuwe studie uitgevoerd. Hij heeft een deskresearch gedaan om na te gaan hoe het nu zit. Op die manier is hij tot een aantal conclusies gekomen.

Een van die conclusies luidt dat als we nu naar de ontsluiting van de haven kijken en investeren in een spoorontsluiting en een ontsluiting langs de weg er geen acute nood is om een verbinding voor klasse Vb tot stand te brengen. Verbindingen van klasse Va gaan tot 2500 ton. Verbindingen van klasse Vb gaan veel hoger dan 2500 ton.

Volgens professor Van de Voorde zijn er vijf mogelijke scenario's. Ik zal nu wat dieper op het vijfde scenario ingaan.

Volgens dit scenario moeten we investeren in alles waarin we kunnen investeren. Dat omvat natuurlijk investeringen in de estuaire vaart. Dit is een van de alternatieven die de druk op de exploitatie op korte en misschien op middellange termijn kunnen verminderen. Het is sowieso belangrijk om in te zetten op de modus van de estuaire vaart.

De heer Penris vindt dat Antwerpen klaar staat om die estuaire schepen te ontvangen. Ik wil er echter op wijzen dat de ondersteuning van die modus binnenkort afloopt. De Vlaamse overheid zal al het mogelijke doen om een verdere ondersteuning mogelijk te maken. Een andere spreker heeft trouwens gevraagd naar een versoepeling te streven. We zouden met de exploitanten van de schepen moeten nagaan wat de optimale manier is. Ik ben het daarmee eens. We moeten echter wel de Europese proef kunnen doorstaan. Dit zal in de loop van de komende maanden verder worden onderzocht.

Ik ben hier getuige geweest van een vrij belangrijk gesprek met de binnenvaartsector. Mevrouw Maes heeft toen verklaard dat we met betrekking tot de estuaire vaart veel kunnen doen. Er is echter ook nood aan een binnenvaartverbinding die schepen van meer dan 1350 ton kan toelaten. Wie de verslagen leest, zal merken dat de doortocht door Brugge niet eens een verbinding van klasse Va is.

De vraag is hoe we verder met de estuaire vaart willen omgaan. Ik wil in dit verband rekening houden met de suggestie van de heer Vandaele in verband met een atol voor Zeebrugge. We hebben hier al uitvoerig over gediscussieerd. De Vlaamse overheid heeft dit zelf onderzocht. Indien het de bedoeling is de haven van Zeebrugge in zee uit te breiden, zou een potentiële atollocatie relevant en interessant zijn. Op die manier zouden we voor een verbetering van de kustvaart kunnen zorgen.

Indien we aan een dergelijk kustkanaal denken, moet het wel voor iedereen duidelijk zijn dat dan over Nederlands grondgebied moet worden gevaren. Dat zal er op lange termijn bij horen. We hebben al beslist dat het dossier van de Vlaamse Baaien interessant is en moet worden onderzocht. Er is echter een verschil tussen een estuaire vaart en de schepping van een dergelijk kanaal waar schepen met een tonnenmaat van 2500 of 4000 zonder ombouwingen langs kunnen varen.

Iemand heeft opgemerkt dat dit voor de huidige estuaire schepen interessant zou kunnen zijn. Ze zouden dan de nieuwe sluis van Terneuzen, zodra die is aangelegd, kunnen gebruiken. Ik even gepolst. Een van die schepen kan daar nu langs, het andere schip niet. Die schepen zijn zeer groot. Ze moeten de Schelde op kunnen. Het gaat om een verbinding van klasse Vb, tot 4500 ton. Als we het over een soepele passage hebben, gaat het echter niet enkel om de sluis. De schepen moeten ook de rest van het traject kunnen volgen.

Er blijven nog een aantal onbeantwoorde vragen over. Het is geen probleem dit in het licht van het concept Vlaamse Baaien te onderzoeken. Het is op zich interessant dat we innovatief te werk gaan. We onderzoeken hoe we golfslagen kunnen breken en op welke manier we met eilanden zouden kunnen werken. Dit vergt veel onderzoek dat niet op korte termijn kan worden afgerond.

Vervolgens kom ik tot de ontsluiting langs kanalen en rivieren. Ook op dat vlak zal ik trachten duidelijk te zijn. De passage door Brugge is momenteel geschikt voor schepen tot ongeveer 1350 ton. Dat zijn kleintjes. Een normaal schip is groter.

We kunnen de passage door Brugge verbeteren. We kunnen van die passage echter geen verbinding van klasse Vb maken. We kunnen er misschien wel een verbinding van klasse Va van maken. Ik kan die vraag echter nog niet met zekerheid bevestigend beantwoorden. Ik zal dit even toelichten.

Wie in Brugge woont of werkt en de stad met de auto of met de fiets in moet, ervaart dagelijks de miserie met de bruggen. Er is trouwens een verband met het draagvlak voor het Schipdonkkanaal. Dit is niet enkel het geval in Brugge zelf, maar ook erbuiten, bijvoorbeeld in de richting van het kanaal Gent-Oostende. De situatie in Steenbrugge is een complete bottleneck. De platte brug moet permanent open en weer dicht. Er is steeds discussie tussen de mensen die de waterweg gebruiken en de mensen die met de fiets, auto, vrachtwagen of bus altijd voor gesloten bruggen staan.

Ik kan nu al stellen dat we die traverse kunnen verbeteren. We moeten sowieso investeren in een vernieuwing van de Dampoortsluis. Wat is het eigene aan de Dampoortsluis? De Dampoortsluis is niet alleen bijna 100 jaar oud, maar het is ook een sluis waar twee bruggen open en toe moeten. Het is zeer speciaal. Ik raad iedereen aan om eens met een bootje door Brugge te varen en in die Dampoortsluis te varen om eens te zien hoe dat gaat. Dat is niet meer van deze tijd. De Dampoortsluis moet worden vernieuwd.

Brugge heeft een nieuw stadsbestuur en een nieuwe burgemeester. Ik heb de voorbije maanden diverse contacten gehad met het nieuwe bestuur en gevraagd hoe zij dat zien. Ik kan met Waterwegen en Zeekanaal beslissen om een nieuwe sluis te zetten op dezelfde plaats, maar dat is niet de juiste aanpak. We moeten dat dossier aanpakken als een mobiliteitsdossier en nagaan op welke manier we de vernieuwing van de sluis doen. Waar plaatsen we ze? De mensen van 't Groot Gedelf hebben er ook een visie over. We moeten ervoor zorgen dat met de vernieuwing van de sluis meteen ook de mobiliteit in Brugge verbetert. Wat is daarvoor nodig? De stad Brugge zelf zal het best een toets doen op haar eigen mobiliteitsplan want het was niet gepland. Wij hebben de bedoeling om in het kader van de stadscontracten met Brugge de hele zone van de Dampoortsluis tot Steenbrugge geïntegreerd te bekijken en na te gaan of de mobiliteitsproblemen kunnen worden aangepakt.

Mijnheer Sabbe, daarom kan ik vandaag nog niet zeggen of men de passage rond Brugge sowieso op Va kan brengen want het moet worden onderzocht, samen met een mobiliteitsoplossing. We moeten ook nagaan of het via Beernem kan, maar daar zijn ook waardevolle zones. We kunnen vandaag nog geen definitieve keuze maken. Dat is de reden waarom ik zou vragen om vandaag de rust wat te bewaren en de kans te geven om samen met het nieuwe bestuur oplossingen te zoeken.

Ik denk dat iedereen het tot hier nog eens is, want ik heb weinig diffuse klanken gehoord.

Moet de zeehaven van Brugge een ontsluiting krijgen op niveau Vb? Moet er dus overslag mogelijk zijn op schepen die groter zijn 1350 ton en bij voorkeur groter dan 2500 ton? Mijn persoonlijke mening is – en dat zegt ook professor Van de Voorde – dat dat eigenlijk goed zou zijn. Het antwoord op die vraag is dus 'ja'. Op welke manier kun je dat dan realiseren? Door Brugge kan het niet, wat mij betreft. Er is dan nog een mogelijkheid via het Schipdonkkanaal of een mogelijkheid via de zee. Dat zijn twee opties die vandaag ook aan bod zijn gekomen.

Aangezien nog een aantal vragen open staan bij het spoor, bij de weg, bij de waterweg, bij de estuaire vaart en bij de kust, kan ik vandaag niet besluiten om het dossier van het Schipdonkkanaal te liquideren. Als u me vraagt of we het licht op groen kunnen zetten in dit dossier, rekening houdend met alle gevoeligheden die er zijn en met het draagvlak dat, zacht uitgedrukt, heel labiel is – in Brugge is men daar enthousiast over maar buiten de grenzen van Brugge bestaat er een grote vrees en is het draagvlak heel klein geworden – dan is het antwoord: ‘neen’.

Naast de onduidelijkheden die er nog bestaan over het spoor, de weg en de waterweg, ben ik bijzonder geïnteresseerd in de evolutie van het dossier-Seine-Nord. We hebben daar al over gediscussieerd.

Er is ook een afspraak in het vooruitzicht gesteld met minister Cuvillier. Er is ook nog een werkvergadering waar de heer Clinckers naartoe gaat. Er zijn ook nog budgettaire onduidelijkheden in Frankrijk. Ook in het Vlaamse dossier zijn al heel wat cijfers genoemd. Het gaat dan over minstens 650 à 700 miljoen euro. Die middelen zijn vandaag niet voorhanden. Wij kunnen dus niet zomaar vooruit. We kunnen het dossier echter ook niet afvoeren. Wanneer iedereen die hier aanwezig is, ervan overtuigd is dat we de toekomst van de haven maximaal moeten vrijwaren, moeten we die optie openhouden.

Mijnheer van Rouveroi, u hebt twee opties gelanceerd op het einde van uw uiteenzetting. Ik zit op de tweede optie. Ik heb ook geprobeerd duidelijk te maken waarom ik daarvoor kies. Wat aangelanden betreft, ben ik het ermee eens dat we moeten nagaan hoe we daar empatisch mee kunnen omgaan. Maar nog eens, er zijn nog veel zones in Vlaanderen waarvan ik hoop dat we ze binnenkort kunnen aansnijden. We moeten ook daar de inventaris maken. Er zijn een aantal suggesties gedaan. Kan de meerwaarde worden behouden bij mensen die verbouwen of blijft die meerwaarde weg? Daarover kan ik vandaag echter geen beslissing nemen. Dat moet ik in eerst instantie samen met Muyters verder bekijken.

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Minister, vandaag is inderdaad niet meer het moment om grote beschouwingen te maken over cijfers en analyses te maken van studies. Vandaag is het moment om de politieke standpunten helder en scherp te stellen. En wat heb ik vandaag geleerd? Groen, LDD en Open Vld blijven op hun standpunt: het dossier Schipdonk moet niet in de koelkast en niet in de diepvriezer, maar het moet nu beëindigd worden, het moet in de papiermand. Ik hoor van het Vlaams Belang dat de partij niet voor is, maar ook niet tegen. Ik hoor van sp.a en de N-VA dat het niet voor nu is. En ik blijf horen van CD&V dat het toch een goed plan is. Staat u mij toe om nog even door te gaan op de standpunten van sp.a en de N-VA en uiteraard ook op die van CD&V.

Mijnheer de Kort, wat is daadkracht? Daadkracht gaat niet over ‘misschien’ of ‘we zullen wel zien’. Daadkracht gaat over doen. En doen moet in de twee richtingen: we doen iets wel of we doen iets niet, maar het is steeds een beslissing. Met andere woorden, mijnheer de Kort, de houding van CD&V, maar ook van sp.a en de N-VA, getuigt momenteel niet van enige daadkracht, want de stelling is ‘misschien, maar het is alleszins niet voor nu’. Achter dat ‘niet voor nu’ verbergt u zich, collega's, om het morgen niet uit te sluiten.

En dan hoor ik het verwijt – ik neem aan niet alleen aan het adres van Open Vld, maar ook van LDD en Groen – dat wij zouden beschikken over een glazen bol. Dat is natuurlijk niet zo, ook wij beschikken niet over een glazen bol, maar die hebben we in dit dossier ook niet nodig. Dat is wat ons scheidt. Ik heb daarnet het wegtracé met de kruispunten beschreven. Vandaag hebt u een mooi zicht van op grote afstand op de verschillende kruispunten en de verschillende lichten die ze regelen. Ik zeg u nogmaals dat alle informatie waarover u vandaag beschikt, uit de elf, twaalf, dertien of meer studies, u één zekerheid verschaft, namelijk dat er minstens één rood licht definitief op rood staat en zal blijven staan, niet alleen nu, maar ook morgen en overmorgen.

De heer Clinckers zal het niet meer meemaken in zijn actieve carrière en velen van ons zullen hier ook niet meer zitten wanneer hier misschien ooit nog eens over Schipdonk zal worden gepraat. En dan zeg ik u – en daarvoor is ook geen glazen bol nodig – dat alle studies bevestigen – en dit wordt in feite ook door CD&V, de N-VA en sp.a bevestigd – dat ‘niet nu’ ook niet morgen, volgend jaar, of binnen de eerste jaren betekent. Van de Voorde zegt dat trouwens ook, laten we eerlijk zijn, want hij heeft het over 2025 of 2030. Wel, op dat moment zullen alle studies waarover wij ons weken en maanden het hoofd hebben gebroken en waar de mensen van ‘t Groot Gedelf dag en nacht hun beste tijd in hebben gestoken, waardeloos zijn.

Vandaar ook dat ik vandaag zeg dat het geen zin heeft om over cijfers te debatteren, want één zekerheid hebben we vandaag en dat is dat het er niet van komt in de eerste tien jaar. En dus zullen de vele inspanningen die ter zake zijn geleverd, misschien hier en daar een heel kleine fundering verschaffen voor vervolgstudies, maar in wezen zal alles later opnieuw moeten gebeuren.

Wij zeggen daarom: stop ermee, wees eerlijk, wees moedig en toon daadkracht! Beslis nu om het niet te doen. In 2025 of 2030 zullen wijzelf of onze opvolgers, in functie van de omstandigheden die er dan zijn, al dan niet beslissen. Maar dan is er één zekerheid en dat is dat de mensen, de burgers en de bedrijven die nu worden belast in de reservatiestrook, opnieuw hun leven kunnen opnemen en opnieuw investeringen kunnen doen. En ja, als later dan zou blijken dat de overheid – per impossibile, hoor – zegt dat er nood is aan een Schipdonkkanaal, dan zullen de vergoedingen navenant uitbetaald moeten worden aan mensen die ondertussen hebben geïnvesteerd.

Maar, staat u mij toe collega's, dat ik even in de toekomst wil blikken, omdat de heer de Kort mij daartoe aanzet, omdat ik dat van nature graag doe en ook omdat ik vorige week aanwezig was op het debat met de vier CEO's van de havenbedrijven naar aanleiding van Flanders Port. Ik vond het een bijzonder interessant debat. Ik heb mijn scepsis bij Flanders Port 1.0 vervangen door een enthousiasme bij Flanders Port 2.0, dat minister Crevits heeft voorgesteld. Ik heb immers inderdaad het gevoel – en de minister heeft het daarjuist bevestigd – dat de havens bereid zijn om samen te werken en om zich complementair te gedragen.

Ik heb er iets onwaarschijnlijk belangrijks gehoord, en ik loop al lang mee in havenkringen. Toen ik de vraag stelde aan Zeebrugge en Antwerpen hoe ze het project van een betere ontsluiting van de Azië-loop met het oog op het verhogen van de trafieken van containers naar Zeebrugge en Antwerpen, zouden concretiseren, heb ik iets gehoord waarvan ik dacht: “Oké, nu zijn we goed bezig”. Eddy Bruyninckx heeft op een bepaald ogenblik gezegd, ook namens Joachim Coens, die zat te knikken – want ik heb voortdurend op zijn lichaamstaal gelet – dat, als ze op de Azië-loop gaan, er een taakverdeling moet zijn, zo niet, lopen de havens elkaar voor de voeten. De taakverdeling houdt in dat Zeebrugge er voor ‘transshipment’ is en Antwerpen voor het hinterland. Dat is heel juist! Natuurlijk zijn die verdelingen niet exclusief, dat heb ik niet gezegd. De opdrachten van Zeebrugge zijn ruimer dan dat, maar de hoofdopdracht, zeker als we spreken over de loop naar Azië, zit hem in die splitsing.

En als u deze grafieken bekijkt, straalt dat ook uit. Het is geen toeval wat u daar ziet. Wat u ziet in de modal split voor Antwerpen, Gent en Zeebrugge, is onder andere het gevolg van de geografische ligging van deze havens. Die ligging zorgt voor sterktes in de concurrentieslag met Nederland en de Le Havre-Hamburg range. Dat kunnen we enkel halen als we onze sterktes als complementair beschouwen. Antwerpen en Gent zijn diep inwaarts gelegen, terwijl Zeebrugge een kustligging heeft. Als Antwerpen nu zou vragen om de kust te verplaatsen naar hun eerste sluis, zegt toch iedereen dat ze zot zijn. Dat is ook niet nodig. Antwerpen is onze main port en heeft alle vaardigheden om die te blijven, maar ze zal pas sterker worden als er afspraken worden gemaakt met Zeebrugge. Zeebrugge zal maar sterk

worden als ze haar positie weet in te nemen ten opzichte van de main ports. Die positie is per definitie zwakker voor het hinterland, maar de sterkte is dat ze ligt aan de kust.

Daarom, minister, houd ik een vurig pleidooi om wat daar is aangezet meer dan ooit om te zetten in beleidsdaden, ook vandaag al. Zo kom ik bij het voorstel dat Schipdonk sowieso niet nodig is in die context. Transshipment is zeevaart op zeevaart, of op kleinere vaart, maar nooit op de binnenvaart, die door het Schipdonkkanaal zou moeten worden opgenomen.

Zelfs Gent-Oostende moet goed tegen het licht worden gehouden. Als het gaat over termijnen, is dit toch de betere oplossing. 2030? Antwerpen zal dat niet graag horen, maar het is de consequentie van de sterktes van de twee zeehavens. De zeewaartse uitbreiding van Zeebrugge moet wel degelijk worden overwogen om de allergrootste 'around the world carriers' voor containers perfect te onthalen en snel te laden en te lossen. Ik weet dat het voor het laden niet gemakkelijk is, want er is exportlading nodig. Op dit ogenblik heeft Zeebrugge al een dominante positie op Groot-Brittannië. Laten we die verder versterken.

Ik verwijs naar wat de minister op het einde zei, als je de kustweringsproblematiek bekijkt in het licht van de klimaatopwarming en duizendjarige stormen en dat tegelijk koppelt aan de atollen, de energie-eilanden. Als je dat kunt leggen van Zeebrugge tot aan de monding van de Westerschelde, heb je het beste van alle werelden. Dan heb je een volwassen en nog sterkere zeewaartse uitbreiding van Zeebrugge, waardoor de haven haar kernopdracht door de kustligging optimaal kan uitbouwen. Je hebt de energie-eilanden, waar ik sterk in geloof. Je hebt een kustwering die in één moeite is meegenomen. En je hebt een luwe binnenvaartverbinding, waarvoor je zelfs geen estuaire schepen meer nodig hebt, tussen Zeebrugge en de monding van de Westerschelde.

Dat is het beeld dat ik voor ogen heb. Dat lijkt me het betere toekomstbeeld. In die zin, mijnheer de Kort, minister, laat het een bewijs zijn dat we pleiten voor de verdere uitbouw van Zeebrugge, voor de groei die daar zit. Dat gaan we niet halen door koppig vol te houden en koppig dit Schipdonkkanaal te blijven verdedigen.

Wat ik vermoedde, is uiteindelijk gebeurd. Ik vreesde dat u zou kiezen voor scenario 5 van professor Van de Voorde. In dat scenario kunt u inderdaad zeggen, niet nu maar misschien ooit. Voor dat scenario kiezen wij alleszins niet.

De heer Ivan Sabbe: Minister, in dezelfde constructieve geest wil ik verder gaan, maar toch stel ik vast dat u vandaag zegt dat u het regeerakkoord niet gaat uitvoeren, waarin stond dat u een beslissing zou nemen over het Schipdonkkanaal. Daarnet hebt u gezegd, en ik apprecieer uw eerlijkheid en openheid, dat u het regeerakkoord niet gaat uitvoeren, omdat u het Schipdonkkanaal toch in de ijskast of de diepvriezer steekt. Het regeerakkoord wordt dus eens te meer, ook in dit dossier, niet uitgevoerd, noch in de ene, noch in de andere richting. Er komt geen beslissing.

Ik ben blij dat de heer van Rouveroy het transshipment heeft aangehaald. De heer Penris heeft gezegd dat Zeebrugge de voorhaven is van Antwerpen. Als ik beide collega's hoor, die daarnet tegen het punt uit mijn voorstel van resolutie waren om te gaan naar één havenbestuur, zeggen ze nu dat het één havenbestuur zou moeten zijn. De ene heeft het over de voorhaven van Antwerpen, de andere stelt dat die transshipment in de richting van Antwerpen gaat. In de feiten hebben we dus een betere oplossing indien we één havenbestuur zouden hebben, want dan is er echte complementariteit en dan stelt men zich niet meer concurrentieel op. Dan kan men zeggen: als u dit niet wilt bij ons, kunnen we u ook dat aanbieden, zoals het gebeurt in bedrijven die verschillende producten aanbieden en zorgen dat de klant kan kiezen, voor elk wat wils.

De complementariteit heb ik misschien zelf niet op zo'n sterke manier gebracht. Ik dank beide collega's omdat ze daarmee punt negen van mijn voorstel van resolutie hebben onderlijnd, namelijk het feit dat er een zo intens mogelijke samenwerking moet zijn.

Minister, ik hoop dat we, wanneer u naar uw regeringscollega's stapt, iets positiefs mogen verwachten. Ik verwijs naar punt één tot en met zes van het voorstel van resolutie, waarbij u kunt discussiëren over punt één, omdat we daarin vragen te stoppen met uw studie over het Schipdonkkanaal. Vanaf punt twee tot en met zes vragen we echter in feite niet anders dan echt werk te maken van wat op tafel ligt.

Er zijn voldoende oplossingen. Mijn bezorgdheid is dat als men zoals in Antwerpen blijft dromen van de langetermijnoplossing, de korte- en de middellangetermijnoplossing niet worden uitgevoerd. Ik denk dat zelfs de haven van Zeebrugge vragende partij is om – en ik heb dat ook al van de voorzitter ter zake gehoord –, als men al niet zou beslissen om dat Schipdonkkanaal te verbreden, men dan alsjeblieft alle korte- en middellangetermijnoplossingen wel snel zou doen.

Ik hoop dus ook van ganser harte, en ik meen wat ik hier zeg, dat men dan ook echt werk maakt van wat men hier naar voren brengt, zoals de AX-verbinding, de spoorontsluiting, de estuaire vaart, en er een timing op plaatst en erachter staat om het te doen.

Het verheugt mij effectief en het gebeurt zelden dat ik over de partijgrenzen heen zoveel consensus hoor. Collega Vandaele, die het zeer zelden met mij eens was, is het wel met mij eens. *(Opmerkingen van de heer Wilfried Vandaele)*

Misschien, collega Vandaele, maar ik heb toch aandachtig geluisterd. En zelfs collega Van Malderen die ook niet diegene is die vaak mijn stellingen onderschrijft omdat hij vindt dat mijn plaat doordraait, die sprak ook dezelfde taal. Ik ben uitermate verrast vast te stellen dat iedereen hier het eens is.

Minister, waar wacht u op om in uw besluitvorming te zeggen welke korte- en middellangetermijnoplossingen u nog ziet voor 2014, waarbij u zegt: we gaan ervoor, we plakken er een timing op, we kijken hoe het gefinancierd wordt, en dat zullen we dus absoluut ten uitvoer brengen.

Het laatste punt in dat voorstel van resolutie, naast de heikele punten die zeer politiek geladen zijn inzake politieke benoemingen, de klassieke zaken, dat is de mobiliteit rond Brugge. Ik doe u een voorstel, ik geef u een voorzet. Er is een mogelijke oplossing voor de Dampoortsluis waarvan u zelf zegt dat ze moet worden gerenoveerd, en ik ben dezelfde mening toegedaan. In plaats van dure bruggen te bouwen, is dit een optie: er ligt al een deel van de Damse Vaart droog. Gebruik dat, ontwikkel een planning om vanuit dat droogliggend stuk van de Damse Vaart naar de Dampoortsluis een tunnel te maken en zo Brugge te ontsluiten, waardoor dat scenario A – waar we over gesproken hebben – mogelijk wordt, en dat we de die 2500 ton rond Brugge kunnen realiseren.

Mevrouw Maes heeft letterlijk gezegd dat “er ten eerste de estuaire vaarten zijn”. Het zou erg zijn als ze er zelf, als operator van de estuaire vaart, niet zou in geloven. Ze heeft zelf gezegd dat er nog altijd transporten zullen zijn op 1350 ton. Laat ons niet vergeten dat tot op vandaag eenmaal Ooigem voorbij het verhaal boven de 1350 ton afgelopen is, en hetzelfde met Blaton in Wallonië op het Scheldebekken. Kortrijk is nog altijd bezig aan de realisatie van die 1350 ton, er zal dus altijd nog een deel via de 1350 ton lopen. Maar het is effectief wenselijk om ook op korte termijn in Brugge dus te zorgen dat we daar die 2500 ton zeker kunnen halen.

Dat moet worden meegenomen in die kortetermijn- en middellangetermijnoplossingen. Als we het hebben over de problematiek tussen Brugge en Oostkamp, dan denk ik dat het helemaal niet zo moeilijk is. Je hebt zelfs verschillende alternatieven. Je hebt de alternatieven van Steenbrugge, maar je hebt ook de alternatieven van tunnels. We moeten daar werk van maken, we moeten er met open geest naartoe gaan, en hopelijk – want daar hebben we toch de commissie Versnelling voor – niet op de lange termijn, maar werkelijk op de korte termijn zaken realiseren.

Wat het laatste gedeelte van de resolutie betreft, moeten we er rekening mee houden dat als we verder willen gaan – want 85 procent van de trafiek van Zeebrugge gaat naar het oosten,

maar we kunnen ook iets naar het westen doen – we Frankrijk nodig hebben. We kennen de Fransen, we hebben ze gezien in het dossier Fortis, ING-Paribas, in het dossier Petrofina-Total. We hebben ze in zoveel dossiers gezien, en wat is de conclusie van de zaak? ‘Le petit Belge se fait avoir par les Français.’ Dus laat ons voorzichtig zijn, en zorgen dat er in toekomstige dossiers altijd garanties zijn. Sommigen vinden dat leuk, ik vind dat niet leuk. Als we zaken met Frankrijk doen, moeten we ervoor zorgen dat er keiharde garanties zijn en dat niet zoals in zoveel zakelijke afwikkelingen tussen beide landen, finaal de Belg – zoals in het Dexiaverhaal – het grootste deel van de onaangename factuur betaalt.

Ik onderschrijf de droom van collega van Rouveroi, maar laat ons eerlijk zijn, ik ben ervan overtuigd dat geen van ons bij leven het Vlaamse Baaienproject waar u over spreekt in uitvoering zal meemaken. Want met de snelheid waarmee het in Vlaanderen en ook in Europa gaat ... *(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroi)*

Misschien kunnen onze baggeraars dat wel, maar ik denk toch niet dat wij in staat zullen zijn om het Vlaamse baaienproject te zien. Misschien zal het Vlaamse baaienproject een project zijn op dezelfde plaats waar de 100-jarige oorlog is begonnen: in 1340 zijn de Engelsen in Sluis ontscheept om er te blijven tot 1453 na de bemiddeling van een vrouw. Minister, misschien kan u die rol van Jeanne D’Arc overnemen, want in 1421 heeft ze de Engelse koning er kunnen van overtuigen om ermee te stoppen en het is gelukt. *(Opmerkingen)*

Die brandstapel is geen mode meer, dus dat risico is er niet meer. Uiteindelijk is het ook een vrouw die het verschil heeft gemaakt, en ik ben ervan overtuigd dat die Vlaamse Baaien qua timing – aangezien het dezelfde locatie is – mogelijkerwijze een 100-jarige afloop zullen kennen.

Moraal van het verhaal, ik wil toch de stemming vragen van het voorstel van resolutie. Ik weet dat ik daar vandaag alleen in zal staan. Maar geen zorg, voorzitter, minister: ik dien dit voorstel van resolutie in een aangepaste versie in omdat ik hoor dat er zoveel consensus is. Dan wil ik zien of al diegenen die het hier in woord met mij eens waren zullen afzwakken naar een niveau waarvan ik er dan van overtuigd ben dat er dan geen objectieve redenen zijn om het voorstel van resolutie niet te onderschrijven, tenzij politieke redenen.

De voorzitter: De heer Vanlerberghe heeft het woord.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Ik dank u voor uw antwoord en voor uw visie, minister. Uw visie stemt in grote mate overeen met het standpunt van mijn partij dat ik uiteengezet heb. We zijn het er kamerbreed over eens dat er snel actie moet worden ondernomen. Diverse maatregelen moeten worden genomen. Het budget daarvoor moet worden vrijgemaakt.

Ik begrijp uw bekommernissen, minister. Dit beleid is nog niet beslist. We moeten de garantie inbouwen dat de zaken worden gerealiseerd.

Uw toekomstbeeld, mijnheer van Rouveroi, zal wellicht veel medestanders en weinig tegenstanders vinden. Het verschil met onze visie is dat u nogal zeker bent van uw stuk over de vele deelfacetten waar wij wat terughoudend zijn. U vindt dat onze houding niet voor vandaag is. U schat dat juist in. Misschien ook niet voor later, maar dat kunnen we nu niet zeggen. Daar zijn momenteel net iets te weinig parameters of zekerheden rond.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Ook wij kunnen leven met uw conclusies, minister. Het zijn de correcte conclusies op basis van de stand van zaken.

Het is niet voor nu, mijnheer Vanlerberghe, maar tijd brengt raad. Alles verandert zo snel, de techniek ontwikkelt zo snel, waarschijnlijk komen er op termijn nieuwe inzichten rond de ontsluiting van Zeebrugge via de binnenvaart of via de estuaire vaart of wat dan ook. We moeten blijven geloven in de evolutie van de technologie.

De voorzitter: Mevrouw Kindt heeft het woord.

Mevrouw Els Kindt: Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, minister. Ik wil even terugkomen op de vele studies die gemaakt zijn. Daaruit bleken veel bekommernissen. Ik vind dat absoluut geen weggegooid geld. Diezelfde bekommernissen zullen over tien of vijftien jaar nog altijd bestaan. Daar kunt u dus al aan tegemoetkomen om het project te kunnen realiseren, of u kunt kiezen voor het alternatief van het kanaal op zee.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik herhaal mijn vraag. Kan op kortere termijn een verdere monitoring worden gedaan?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik voel me hier ongemakkelijk, ik zal het maar bekennen. Mijn partij is een partij van wit of zwart, geen vijftig tinten grijs zoals sommigen het graag hebben. En, ik moet eerlijk zeggen, mijnheer van Rouveroi en mijnheer Sabbe, dat jullie vandaag een aantal argumenten hebben aangereikt die ik mee zal nemen naar mijn fractie. Ik heb vandaag spijtig genoeg geen mandaat om in de ene of de andere richting te evolueren, maar ik zal uw argumenten de mijne maken. Ik maak me sterk dat ik dat wel zal halen in mijn fractie. Vandaag keur ik uw voorstel van resolutie niet goed wegens dat punt 9, waarin u te jakobijns denkt. Ik blijf daartegen gekant, maar als u afzwakt, zullen we u wat dat betreft een beetje volgen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Collega's, de heer van Rouveroi heeft met nogal wat verve en retoriek geprobeerd om de standpunten van de andere partijen samen te vatten. Ik zou graag, verder dan de retoriek en eerlijk ten opzichte van elkaar, het verschil willen zien tussen 'niet nu' en 'nu nooit'.

Mijnheer van Rouveroi, ik denk dat het een illusie is dat u nu kunt beslissen dat iets nooit zal gebeuren. Een volgend parlement kan altijd beslissen een bepaalde piste opnieuw te onderzoeken, net zoals een volgende generatie iets kan doen dat wij ons vandaag nog helemaal niet kunnen voorstellen. U zegt dat het werk dat vandaag verricht is in studies, zowel door de overheid als door actiegroepen of privépersonen, waardeloos zou zijn. Daarin zijn onze opinies helemaal tegengesteld. Heel het verhaal over de beschikbaarheid van water en de hypothesen die daarrond zijn opgebouwd, zullen we op dat moment kunnen toetsen aan de realiteit die we vandaag heel wat moeilijker kunnen voorspellen. Hetzelfde verhaal geldt voor de verzilting: het zijn bekommernissen die naar boven gekomen zijn en die de komende jaren gaandeweg kunnen worden getoetst en meegenomen in modellen.

In elk geval kunnen we – dat vind ik positief – in elk van de betogen horen dat niemand vandaag iets wil beslissen dat een beslissing voor een volgende generatie zou hypothekeren. Ik vind dat bijzonder belangrijk en ben blij met de toezegging van de minister om op zijn minst bereidwillig te kijken naar wat we in Vlaanderen kunnen doen met betrekking tot het effect van reservatiestroken. Evenzeer hoor ik hier kamerbreed dat we echt wel iets moeten doen dat nu mogelijk is. Als we daarin slagen, zullen we al heel veel werk op de plank hebben en al heel veel hebben gerealiseerd.

De heer Jan Peumans: Collega's, de minister heeft in haar inleiding gezegd dat er destijds gedroomd werd van een kanaal van 10.000 ton. Nu, het is heel leuk om eens de geschiedenis na te gaan van het ontstaan van de haven van Zeebrugge. Er bestaat daar een heel boek over van Louis Albrechts, professor aan de KU Leuven. U zou eens alle gewestplannen van de jaren 70 moeten bekijken. Ik heb indertijd die van Limburg bekeken. Als alle werken die op die plannen stonden, nu zouden moeten worden uitgevoerd, dan stond bijvoorbeeld de provincie Limburg helemaal vol met alle mogelijke autosnelwegen, kanalen enzovoort. Ik stel het nu wat zwart-wit voor, maar dat is wel de realiteit. De manier waarop men in de jaren 70 en 80 over mobiliteit dacht, was zeer eenzijdig: men legde een weg aan zonder nadenken of

men legde zomaar een diepzeehaven aan. Toen stond niemand erbij stil dat alles wat binnenkwam, wel op een of andere manier opnieuw weg moest worden gekregen.

De minister heb ik daar niets over horen zeggen, maar in de uiteenzetting over zijn vijf scenario's heeft professor Van de Voorde wel heel duidelijk gezegd dat die maatschappelijke kosten-batenanalyse dus opnieuw moet worden bekeken. Ook in het licht van de ontsluiting naar Frankrijk lijkt dat me zelfs heel belangrijk.

Dan is er de duur van de werken. Ik ken wat van de geschiedenis van onze openbare werken. De minister verwees daarnet naar de N49. Dat is de E34. Het eerste koninklijk besluit dat is genomen door de toenmalige minister van Openbare Werken om die N49 om te vormen tot een autosnelweg, is genomen – schrik nu niet – in de jaren 50. Er zijn twee KB's geweest.

Ik kan het niet laten het voorbeeld van het Albertkanaal aan te halen. U weet dat onze voorouders het Albertkanaal hebben aangelegd toen er grote infrastructuurwerken werden gedaan omdat er een economische crisis was. Het kanaal loopt door mijn gemeente, dus ik ken de geschiedenis eigenlijk heel goed. Ik heb het vijftigjarige bestaan van het Albertkanaal meegemaakt. Ik zat toen op het kabinet van minister Sauwens. De aanleg ervan vond plaats van 1930, onder Albert I, tot 1939. Weet u wanneer men is begonnen met de verbreding van het Albertkanaal? In 1964! Ik zal het dan nog niet hebben over de noord-zuidverbinding in Limburg, want dat is ook al veertig jaar oud. Ik wil alleen maar aangeven dat een aantal van die grote infrastructuurwerken enigszins zoals het monster van Loch Ness zijn: plots komen ze aan de oppervlakte, dan verdwijnen ze weer, dan komen ze opnieuw boven. Ik meen dat het met het Schipdonkkanaal dezelfde weg opgaat.

Ik zit nog met één ding. De mensen van 't Groot Gedelf hebben destijds een verzoekschrift ingediend. Men wou dat eigenlijk als afgehandeld beschouwen. In de vorige legislatuur hebben de heer Tavernier en ikzelf aan mevrouw Vanderpoorten gevraagd om dat on hold te zetten. Op het einde zat ik toen in de oppositie: dat was eigenlijk gemakkelijk. De vraag is natuurlijk wat we met dat verzoekschrift doen. Ik denk, ook na wat de minister nu heeft gezegd, dat we dat verzoekschrift gewoon kunnen aanhouden, maar dat is mijn persoonlijke mening. We moeten het daar maar eens over hebben in een besloten vergadering na het reces, om te bekijken wat we daar verder mee doen. Dat is immers enigszins het uitgangspunt geweest van de mensen van 't Groot Gedelf, die daar heel veel tijd en energie in hebben gestoken, en ook deskundigheid hebben ingebracht – dat mag hier ook worden gezegd – waarvan zeer dure consultants soms toch wel opkijken.

Minister Hilde Crevits: Ik had het gevoel bij de replieken dat sommigen de indruk wekten dat ik door dat groot dossier niet bereid ben om op korte termijn maatregelen te nemen. We zijn echter wel volop bezig. Ik hoop deze commissie er toch wel van te hebben overtuigd dat we alles doen wat kan om vooruitgang te boeken in dit dossier.

Wat het varen door Brugge betreft, wil ik toch eens een en ander duidelijk maken. Als u mij vraagt of ik het als minister van Mobiliteit en Openbare Werken wenselijk vind dat de doortocht van Brugge op Va komt, dan is het antwoord op die vraag ook ja. Als men dat echter vandaag wil doen en men Brugge in een verkeersinfarct stort, dan zeg ik neen. Er zijn immers nog een aantal onbeantwoorde vragen die ik samen met het stadsbestuur van Brugge wil oplossen. Men moet proberen daar respect voor te hebben. Als u dat niet hebt, dan is dat uw keuze, maar ik kan daar geen uitroepetekens bij zetten. Ik zou dat echter wel een goede zaak vinden, en wellicht kan het, maar we moeten een aantal zaken verduidelijken. Steenbrugge is trouwens ook relatief belangrijk ter zake. Ik ken parlementsleden en anderen die dat absoluut niet leuk vinden en zich daar zorgen over maken. Veel zaken zijn technisch mogelijk, tot men ze wil realiseren in de praktijk en ze dan toch op een aantal obstakels stuiten. De heer Vandaele heeft er een genoemd, namelijk de Dampoortsluis. Daar is er sprake van een beschermde site. We zullen toch eens moeten bekijken hoe we daarmee omgaan. Dit is ook niet in een handomdraai vervangen, maar we doen wel al het mogelijke om dat snel te doen, en zelfs, als dat mogelijk is, met publiek-private middelen.

Iemand hier heeft gezegd dat er in Kortrijk sprake is van 1350 ton. De heer Clinckers heeft me nogmaals bevestigd dat ter zake 4500 ton is geconcipieerd, maar dat men nu perfect 2500 ton aankan. Dat wou ik toch rechtzetten.

Mijnheer Peumans, wat die maatschappelijke kosten-batenanalyse betreft, ik had dat moeten zeggen, maar dat is het stomme aan dergelijke dossiers. Ik heb dan een voorbereiding van twintig bladzijden mee, en dan begin ik te vertellen, en dan vergeet ik nu en dan wel eens een paragraaf. Ik meen echter dat de commissieleden verkiezen dat ik vertel in plaats van af te lezen en de indruk te geven dat dit alles me eigenlijk niet zo interesseert. Dat is immers niet zo. Een van de knelpunten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is inderdaad dat die in 2008 is gemaakt. Dat was het jaar voor de crisis. Nu bevinden we ons in de crisis, dus sowieso moeten er een aantal trafiekprognoses worden bijgesteld. Ik ben het daarmee eens. Professor Van de Voorde suggereert dat men dat nu toch eens mooi moet monitoren. Dat is ook wat de heer de Kort zegt. We doen dat misschien te weinig, dat monitoren om op tijd te zien wanneer we waarin moeten investeren. Ik neem dat absoluut ook mee in overweging.

Ik probeer met dit dossier dus naar de Vlaamse Regering te gaan. Ik zal ook rustig nog eens al uw suggesties en het verslag doornemen.

Mijnheer Sabbe, u had het over die minitunnels. Nogmaals, wat Brugge betreft, is er de annex bij het stadscontract. Het mobiliteitsplan wordt herbekeken. We zullen in een ruimere samenwerking moeten bekijken wat mogelijk is. Ik ben wel sceptisch ten opzichte van de tunnels, maar nog eens: ik laat dat open. De bedoeling is dat we bekijken wat mogelijk is. Maar ik wil vooral dat daar geen totaal infarct ontstaat. Het moet een oplossing zijn die goed is voor de mensen die in Brugge wonen én voor de haven van Zeebrugge. En dat is meteen ook de reden waarom ik vandaag niet bereid ben om de andere pistes die we proberen te bewandelen, onder andere het dossier van het Schipdonkkanaal, definitief te liquideren.

Bedankt, collega's, er zijn er die mij vandaag vergeleken hebben met Jeanne d'Arc. Ik heb ook vernomen dat collega Vandaele mij emotioneel heeft proberen te bewerken, maar dat was mij niet duidelijk geworden. *(Opmerkingen. Gelach)*

Collega's, ik ben nog een klein jaar jullie minister van Openbare Werken en Mobiliteit, en ik zal in de periode die ik nog heb, zo lang mogelijk proberen om keihard te werken aan de Vlaamse mobiliteit, en zeker ook aan de ontsluiting van de haven van Zeebrugge en aan alle infrastructuurdossiers waarover we het hier deze namiddag gehad hebben.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik zal u niet vergelijken met Jeanne d'Arc, maar ik vergelijk de meerderheid van de N-VA, sp.a en CD&V met de bemanning van de Titanic, in de uren voorafgaand aan de aanvaring, met dat verschil dat het geen nacht is, maar dag, en dat de ijsberg al lang in zicht is. En toch weigeren jullie halsstarrig om van koers te veranderen.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Wat de heer Clinckers zegt, is juist, maar die 2500 is wel in eenrichtingsverkeer. In een normale trafiek is het 1350 ton. Die technische rechtzetting wou ik toch nog meegeven.

Minister, wat fundamenteel en essentieel is, is dat we echt werk maken van de zaken die ik in het voorstel van resolutie heb opgenomen, die op korte en middellange termijn kunnen worden opgelost en gerealiseerd, waardoor de expansie van de haven van Zeebrugge niet in het gedrang komt.

De voorzitter: De vragen om uitleg en de gedachtewisseling zijn afgehandeld. De bespreking van het voorstel van resolutie is gesloten.

■