

Doordat AWW na overleg met Eeklo gekozen heeft voor de Ring om Eeklo, zal de N9 worden overgedragen aan Stad Eeklo.

Wel zal nog op korte termijn in de doortocht werken plaatsvinden in kader van TV3V, m.n. 7 gevaarlijke punten in de doortocht die gezamenlijk zullen worden aangepakt als een wegvak: 2 grote ovondes en daartussenin omwisseling fietspaden en parkeerstroken.

Bespreking:

- De burgemeesters overlopen de belangrijkste mobiliteitsdossiers in de gemeente. De meeste kwamen hierboven aan bod.
- Evergem vraagt aandacht voor de buffering van de R4 west naar de omliggende wijken. De Minister zal de zaak laten nazien. Hij herinnert zich dat hij opdracht gaf voor het aanleggen van geluidsbermen. Hij meent dat er nog een tweetal eigenaars toelating moeten geven voor de aanleg ervan op hun eigendom, maar hij zal het laten natrekken

3. Ontsluiting van Zeebrugge via de binnenvaart – verbreding Schipdonkkanaal

Pieter De Crem situeert het dossier.

Antwoord Minister Kris Peeters

Estuaire vaart

Dit project beoogt om voor het vervoer van containers een performante verbinding tussen de Vlaamse kusthavens en het hinterland te realiseren via het laten varen van aangepaste binnenschepen op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen. Dit nieuw instrument kan de modal shift naar de waterwegen bevorderen en ik voorzie hiervoor over een periode van drie jaar dan ook een bedrag van circa 6,2 miljoen euro opstartsteun, waarbij op termijn een jaarlijks volume van 700.000 TEU via estuaire vaart dient vervoerd te worden, een equivalent van 500.000 vrachtwagenritten per jaar.

Conform de Europese regelgeving werd dit aangemeld en werd op 16 oktober 2006 een goedkeuring ontvangen. Met de inmiddels geselecteerde kandidaten werden onderhandelingen opgestart. Op heden kan ik u zeggen dat we de volgende belangrijke stap hebben gezet met name: een eerste contract is reeds afgesloten en deze maand nog zal een tweede contract worden getekend zodat estuaire vaart ten laatste in 2008 operationeel is.

Seine-Schelde Westproject

Vlaanderen is door zijn ligging aan de Rijn-Schelde delta een belangrijke toegangspoort naar het Europese vasteland en bijgevolg heel geschikt om een logistieke rol te vervullen. Bovendien beschikt Vlaanderen over een uitgebreid netwerk van binnenvaartwegen die mede deze rol kan waarmaken. In totaal telt Vlaanderen zo'n 1.100 km bevaarbare waterlopen.

De havens Gent en Antwerpen liggen binnen dit netwerk en meer dan de helft van hun transport richting binnenland gaat aldus dan ook via de binnenvaart. De aansluiting van onze Vlaamse kusthavens op het binnenvaartnetwerk is tot nu toe echter ondermaats, waardoor het aandeel van de binnenvaart in het transport minimaal is.

Eerdere, omvangrijke plannen voor een betere binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens werden nooit verder geconcretiseerd. Voor het zogenaamde Noorderkanaal bestond alvast geen maatschappelijk draagvlak.

Vorig jaar kreeg daarom het idee vorm om een betere binnenvaartontsluiting van de kusthavens waarbij de ontwerpprincipes cfr het binnenvaartproject Seine-Schelde te

onderzoeken. Deze ontwerpprincipes zijn veel soberder dan de destijds gehanteerde ontwerpen voor het zogenaamde Noorderkanaal waarin toen sprake was van een gabariet voor schepen van 9000 ton. Hierop kom ik later terug. .

Het tracé van het project Seine–Schelde volgt immers het Afleidingskanaal van de Leie in het gedeelte tussen Deinze en Schipdonk, zodat een aangepast Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk en Zeebrugge daar perfect op aansluit. Vandaar de benaming Seine–Schelde West.

Naast een klassieke verbreding, waarvoor reeds lang een reservatiezone op het gewestplan werd ingetekend, zal ook een verbreding door het geheel of gedeeltelijk wegnemen van de middenberm tussen het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal (in de zone van de evenwijdige kanalen) moeten worden onderzocht. Beide oplossingen zullen op hun voor- en nadelen worden getoetst aan de mogelijkheden die de bestaande binnenvaartverbinding via het kanaal Gent–Brugge nog biedt.

Deze haalbaarheidsstudie, waarvoor ik binnen mijn beschikbare middelen voor 2007, 447.245 euro voorzie en op 16 januari werd aanbesteed, zal worden begeleid door een Forum. Dit forum heb ik reeds op 9 oktober 2006 opgestart en bestaat uit een beperkte stuurgroep en een uitgebreide klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat meer bepaald uit de gemeenten langsheen het Afleidingskanaal van de Leie en het kanaal Gent-Brugge, de Polders en Wateringen uit de betrokken regio, de provincies Oost- en West-Vlaanderen, werkgevers- en werknemersorganisaties, schippersverenigingen, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Natuurpunt, de Bond Beter Leefmilieu en de meest betrokken geledingen van de Vlaamse overheid. De bedoeling is alvast een project te creëren met heel wat meerwaarden voor de verschillende betrokkenen, dat bovendien kan steunen op een breed maatschappelijk draagvlak.

Ik wil hier toch wel benadrukken dat hier een studie zal worden uitgevoerd die de haalbaarheid van het project nagaat. Het project zal dus niet alleen op zijn economische merites moeten worden beoordeeld. De studie is immers ruimer: alle mogelijke effecten van het project moeten in beeld worden gebracht. Meerwaarden op gebied van waterbeheersing, ruimtelijke kwaliteit, natuur, wonen, recreatie moeten worden gedefinieerd. Alle bestudeerde aspecten moeten dan worden samengebracht en het beleid toelaten een beslissing te nemen.

Er zal dus geen academische studie over de hoofden heen van de betrokkenen worden uitgevoerd. Integendeel, vanaf het begin van de studie zal worden geluisterd naar de inbreng van de betrokkenen en zullen de voorgestelde aandachtspunten worden meegenomen. Naar het einde van de studie zullen de betrokkenen hun visie over de geboden oplossingen kunnen vertellen.

Naar aanleiding van de informele contacten tussen W&Z en de betrokken steden, gemeenten, polders en wateringen, werd een programma met 10 beginselen opgesteld voor de uitvoering van de studie:

1. Het project wordt uitgewerkt o.b.v. een gabariet, met als maatgevend schip een schip van 4500 ton, in enkelrichtingsvaart en met kruisingsplaatsen (ipv de 9000 ton van het Noorderkanaal). De voorziene vrije hoogte voor de scheepvaart is gebaseerd op drie of vier lagen containers.
2. Het project wordt maximaal uitgewerkt binnen de reservatiezone voorzien in het gewestplan.
3. Bij het voorstellen van een beslissing rond het al dan niet realiseren van het project, zal duidelijkheid verschaft worden over de inname van de reservatiestrook en over eventuele noodzakelijke planinitiatieven om onnodige reservaties van bepaalde gronden op te heffen of om desgevallend bijkomende noodzakelijke gebieden te bestemmen, waarbij de resultaten van de studie kunnen fungeren als milieubeoordeling voor een eventueel planinitiatief.

4. De huidige brugverbindingen over het Afleidingskanaal worden behouden; voor zover technisch mogelijk op dezelfde plaats of anders in de onmiddellijke nabijheid.
5. Het project wordt aangepast aan de landschappelijke of ecologische draagkracht van het doorkruiste gebied.
6. Het project draagt bij tot een verbetering van de waterhuishouding in het doorkruiste gebied.
7. Bij de studie van het project zal vanaf het begin het zoeken naar meerwaarden op het vlak van leefmilieu, recreatie en industriële ontwikkeling meegenomen worden, voor zover deze kaderen binnen de bestaande ruimtelijke beleidscontext.
8. Bij de uitwerking van het project zal zorg besteed worden aan de lokale bekommernissen m.b.t. de realisatie van het project.
9. De studie moet met spoed worden uitgevoerd en dient te leiden tot concrete voorstellen die, conform de huidige planning, aan het beleid het nemen van beslissingen in het voorjaar van 2008 moet toelaten.
10. De studie verloopt in openheid en sereniteit. De betrokkenheid van de stakeholders wordt gegarandeerd.
Vanaf het begin worden alle elementen opgenomen in het project, waarbij alle mogelijke negatieve effecten in het project zelf reeds gemilderd of geredimeerd worden.

Ik wil dan ook een oproep doen aan al diegenen die in deze klankbordgroep zetelen, om in een open geest mee te werken aan deze studie. Deze aanpak biedt de beste garantie om tot de best mogelijke oplossing voor het gestelde probleem te komen, dit in het belang van Vlaanderen in het algemeen en van Oost-Vlaanderen in het bijzonder.

Bespreking:

- Jo De Coninck verwoordt de grote ongerustheid bij de inwoners van Zomergem. Een verbreding van het Schipdonkkanaal srijdt het dorp in twee. In dat verband heeft de gemeenteraad van Zomergem zich unaniem uitgesproken tegen een verbreding van het Schipdonkkanaal.
- Chris De Wispelaere geeft nog een aantal lessen mee uit de onteigeningen in 1970 voor de verbreding van het kanaal Gent-Brugge:
 - o Voorafgaandelijk voorzien van voldoende huurwoningen voor mensen die hun woning zullen verliezen.
 - o Eens onteigend niet weer de grond verkopen en opnieuw laten bouwen zoals nu in Lovendegem is gebeurd.
 - o Na het graven van het kanaal mag het waterpeil van het kanaal NOOIT hoger worden dan het niveau van de gebieden langsheen het nieuwe kanaal opdat men steeds met zijn oppervlaktewater in het kanaal zou terecht kunnen (in Lovendegem staat in de winter het water in het kanaal hoger dan het niveau van de aanliggende gronden - er moest dus een dijk gebouwd EN een groot pompstation). In Zomergem zal dit zeker moeten bekeken worden.
 - o Zorgen dat de gemeente niet verder in delen wordt gesneden door voldoende goede overgangen voor voetgangers en fietsen te voorzien (is ook in Lovendegem niet gebeurd)
- Johan De Roo vindt dat we in moeten gaan op de vraag van de Minister om actief mee te werken binnen de studie en op die manier de voor- en nadelen van de verschillende scenario's in kaart te krijgen. Pas daarna kan de regio een gegrond standpunt innemen. De vergadering sluit zich aan bij dit voorstel.

4. Timing m.b.t. waterzuivering

Johan De Roo, bijgetreden door de andere burgemeesters, licht toe dat de zoneringsplannen voor afvalwaterzuivering financieel quasi niet uit te voeren zijn binnen de vooropgestelde termijnen.