

De heer Jan Peumans: In Limburg is er zelfs een combinatie van tunnels en conflictvrije kruispunten. De ring rond Hasselt is daar een mooi voorbeeld van. Het probleem is nu wel dat de reizigers de bus nemen, en niet langer de fiets, en dat de moeite dus voor niets is geweest. Dat is echter een andere discussie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het tussentijds rapport over het project Seine-Schelde-West

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, ter begeleiding van de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West werden in het voorjaar een stuurgroep en een klankbordgroep opgericht.

De stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en het Havenbestuur van Zeebrugge. De klankbordgroep is samengesteld uit beleidsverantwoordelijken van de lokale besturen en vertegenwoordigers van het middenveld.

Voor de uitwerking van de haalbaarheidsstudie werden technische werkgroepen opgericht voor diverse thema's zoals waterhuishouding, landbouw, recreatie, vervoer en bedrijvigheid enzovoort. Er werden ook territoriale adviesgroepen opgericht. Deze laatste moeten lokale knelpunten en kansen onder de aandacht brengen en de projectalternatieven verfijnen.

Onlangs raakte bekend dat het tussentijds rapport van de nv Waterwegen en Zeekanaal, dat deel uitmaakt van de haalbaarheidsstudie die is gestart in januari 2007, klaar zou zijn. Het rapport geeft aan dat één groot zeekanaal een grote impact zal hebben op de omgeving. Verder zou het kansen bieden voor de aanleg van een jachthaven in Damme met meer hengelfaciliteiten, de aanleg van een openbare openluchtzwemplek, de ontsluiting van de Damse vaart, minder openstaande bruggen langs de Ringvaart in Brugge enzovoort.

Bij sommige gemeentebesturen bestaat er grote onrust over de impact van een verbreed Schipdonkkanaal. De mogelijke impact van bepaalde keuzes bestaat natuurlijk uit nogal wat onteigeningen. Is er in het tussentijds rapport een idee geschetst van de grootte van de landinname? De breedte van het kanaal aan de waterlijn zou in de toekomst ongeveer vijftig meter bedragen. Bij de keuze tussen de verschillende scenario's is het belangrijk om bij

de inname van de reservatiezone de onteigeningen te beperken, vooral bij de zone rond de bruggen.

Belangrijk is ook de afstemming van de studie op de betrokken bekkenbeheersplannen, meer bepaald voor de Gentse Kanalen en de Brugse Polders, vooral voor wat de waterbeheersing betreft. Het was toch de bedoeling dat deze bekkenbeheersplannen door de Vlaamse Regering zouden worden goedgekeurd op 22 december 2007 en slechts om de zes jaar zouden worden herzien.

Als door het project peilverhogingen optreden, dan zou de afwatering van heel wat waterlopen in het gedrang kunnen komen. Belangrijk is ook de lozingscapaciteit bij hoog water. Wordt er rekening mee gehouden dat heel wat waterlopen sifoneren onder het afleidingskanaal naar het Leopoldkanaal? Deze sifons zijn nu al grotendeels ontoereikend. Het is mogelijk dat alle sifons moeten worden vervangen door pompgemalen als men het Leopoldkanaal in de toekomst bijvoorbeeld op 3,50 meter TAW zou brengen.

De tweede vergadering van de klankbordgroep vond plaats begin september 2007. Zijn deze zaken daar besproken?

Mevrouw de minister, klopt het dat de timing voor de aanleg van de AX en de omvorming van de N49 tot autosnelweg wordt afgestemd op de uitdieping van het Schipdonkkanaal, waarbij de uitgegraven grond van het kanaal zou worden gebruikt voor de aanleg van de snelweg?

Klopt het dat ofwel het Schipdonkkanaal zal worden verbreed, ofwel de middenberm tussen het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal zal worden verwijderd? Wat zijn de plannen voor de verdere optimalisering van het kanaal Gent-Brugge?

Is het niet beter te wachten op de resultaten van de haalbaarheidsstudie vooraleer de bekkenbeheersplannen worden goedgekeurd? Kan de studie niet worden uitgebreid met een parallel lopende landbouwgevoeligheidsanalyse zoals ook gebeurde in het kader van het project Seine-Schelde?

Hoe zit het met de opmaak van een plan-MER dat parallel aan de haalbaarheidsstudie is opgenomen? Dit is belangrijk voor de doelstellingen inzake natuurinstandhouding.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er bestaat inderdaad een zeer grote ongerustheid over de aanleg. Het kind heeft ondertussen al veel namen gekregen, en de nieuwe naam Seine-Schelde-West is natuurlijk wel belangrijk.

Blijkbaar rekent men op Europese subsidies. Dat is dus een bijkomend aspect.

Uiteindelijk gaat het niet alleen over aspecten van mobiliteit en aspecten van natuur en milieu, maar ook over gewone bedrijfseconomische aspecten. Dan gaat het over een kosten-batenanalyse. Hoe staat het daarmee? Is daarvoor absoluut Europese subsidiëring nodig? Mevrouw de minister, hebt u die aangevraagd? Denkt u dat het realistisch is om op die subsidie te hopen?

Welke, eventueel industriële, economische ontwikkeling plant en verwacht men langs het kanaal? Ik hoor hier en daar dat gematigde voorstanders en gematigde tegenstanders plotseling schermen met industrieterreinen langs het kanaal, op plaatsen waar dat eigenlijk absoluut niet kan. Door sommigen, zoals de Brugse, op dit moment nog altijd, federale minister van Mobiliteit, wordt dat ingekleed als ecologische bedrijventerreinen. Ik vraag me dikwijls af wat de criteria daarvoor zijn. Of het nu ecologische bedrijventerreinen zijn of niet, het blijft een inname van open ruimte en natuur.

Ik denk dat in de omgeving van Brugge – Zeebrugge, Damme, Brugge, Maldegem – het landschap een enorm belangrijke factor is. Vroeger kon men wat smalend doen over de zachte tewerkstelling in de industrie, maar het wordt steeds meer cijfermatig duidelijk dat het in de regio een zeer belangrijke tewerkstelling is, als we kijken naar het toerisme, de horeca en het fietstoerisme.

Mevrouw de minister, ik denk dat het zeer belangrijk is dat er zeer grote openheid is over de studies die op dit moment worden uitgevoerd en over de uitgangspunten van de verschillende scenario's die bestudeerd worden. Men moet echt kijken naar alle gevolgen en zicht krijgen op de echte kosten-baten. Dat is veel meer dan de kosten in cijfers voor de aanleg van het kanaal.

Ik wil ook nog een vraag stellen over de ontwikkeling van de kustvaart. Ook dat hangt ermee samen. Is dat voldoende opgenomen in de verschillende scenario's en uitgangspunten van de studie?

De heer Jan Peumans: We hebben gisteren tijdens de regeling van de werkzaamheden bekeken of we de beheersovereenkomst voor de nv Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart zouden bespreken. De decretaal vastgelegde procedure van 30 dagen hebben we niet gehaald, maar we hebben wel afgesproken dat bij de administrateurs-generaal – in het kader van de beheersovereenkomst en de investeringen en plannings voor de toekomst, waar dit ook in past – wordt gevraagd om dat eens uitgebreid tijdens een aparte commissievergadering te behandelen.

Hier werden ook vragen gesteld over de achterstand bij het baggeren en het bevaarbaar zijn van de waterwegen.

Voor de nv Waterwegen en Zeekanaal stellen zich zeer serieuze problemen, volgens het rapport van het Rekenhof over de baggerwerken in Vlaanderen.

Er is ook een relatie met wat men in Wallonië wil doen. Er zijn geruchten dat men een vierde sluis gaat bouwen, onder andere in Ternaaien. Daardoor wil men een gedeelte van het waterverkeer via Nederland naar Rotterdam laten verlopen in plaats van naar Antwerpen. Ook die ontwikkelingen zijn bezig.

Het is dus goed dat we beide administrateurs-generaal van de beide waterwegbeheerders eens horen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Bruyninckx, het eerste tussentijdse rapport over de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West behandelt de definiëring van de mogelijke alternatieven voor een verbeterde binnenvaartaansluiting van de Vlaamse kusthavens en inventariseert de gegevens die nodig zijn om de uitgangssituatie van het projectgebied te kunnen kenschetsen. Het is dus een haalbaarheidsstudie, die inventariseert, definieert en zoekt. Ze gaat ook na wat de impact, de knelpunten en de potenties zijn van de verschillende mogelijke projectalternatieven en welke gevolgen elk projectalternatief teweeg kan brengen.

Er wordt dus in dit eerste tussentijdse rapport geen uitspraak gedaan over de omvang van de onteigeningen. Daar zal eigenlijk pas zicht op komen bij de verdere uitwerking van mogelijke projectalternatieven in de komende maanden. Er wordt daarbij in het algemeen een sobere aanpak nagestreefd, waarbij een zuinig ruimtegebruik vooropstaat. Ik wil de punten die als imperatief voor het project zijn vooropgesteld, nogmaals in kaart brengen.

Bij de uitwerking van het studieproject zal zorg worden besteed aan de lokale bekommernissen met betrekking tot de realisatie van het project. De studie verloopt in openheid en sereniteit. De betrokkenheid van de lokale actoren wordt gegarandeerd. Vanaf het begin worden alle relevante elementen opgenomen in het studieproject. Van bij de start worden alle mogelijke effecten van het project in kaart gebracht, met name de meerwaarden op gebied van natuur, wonen, recreatie, waterbeheersing en ruimtelijke kwaliteit. Het project wordt aangepast aan de landschappelijke of ecologische draagkracht van het doorkruiste gebied en dient bij te dragen tot een verbetering van de waterhuishouding. Het studieproject wordt uitgewerkt op basis van een gabariet Vb met als maatgevend schip een schip van 4500 ton in enkelrichtingsvaart en met kruisingsplaatsen. De vrije hoogte voor de scheepvaart is gebaseerd op drie of vier lagen containers. Het project wordt maximaal uitgewerkt binnen de reservatiezone

opgenomen in het gewestplan. Bij het voorstellen van een beslissing rond het al dan niet realiseren van het project, moet duidelijkheid worden verschaft over de inname van de reservatiestrook en over eventuele noodzakelijke planinitiatieven om onnodige reservaties van bepaalde gronden op te heffen. De resultaten van de studie kunnen fungeren als milieubeoordeling voor een eventueel planinitiatief. De huidige verbindingen over het Afleidingskanaal worden behouden, voor zover technisch mogelijk op dezelfde plaats of anders in de onmiddellijke nabijheid. De studie moet leiden tot concrete voorstellen die de Vlaamse Regering moeten toelaten om in de loop van volgend jaar tot een beslissingsproces te komen.

Wat de bekkenbeheerplannen betreft, blijft de vooropgezette timing van goedkeuring in december 2007 aangehouden, zoals decretaal is opgelegd. Deze bekkenbeheerplannen worden om de zes jaar hernieuwd. Jaarlijks wordt een bekkenvoortgangsrapport opgesteld waarin onder andere nieuwe ontwikkelingen kunnen worden behandeld. Bekkenbeheerplannen geven de situatie weer op een gegeven moment, terwijl er in het bekken uiteraard allerlei processen aan de gang zijn die na dit moment worden verdergezet. Zodoende is de haalbaarheidsstudie in de betrokken bekkenbeheerplannen opgenomen. De eventuele realisatie van het project is evident niet opgenomen, aangezien dit juist het voorwerp uitmaakt van de haalbaarheidsstudie.

De problematiek van de waterhuishouding speelt in het onderzoek een grote rol. In elk alternatief wordt de impact van de waterpeilen op de waterhuishouding in het doortrokken gebied bestudeerd, naast de algemene waterafvoer in de kanalen. Een van de beginselen van de studie is dat de waterhuishouding van het doorkruiste gebied moet worden verbeterd.

De aanwezigheid van heel wat sifons onder het Afleidingskanaal van de Leie is ons zeker bekend. Bij een vervanging ervan zullen ze voldoende ruim worden gedimensioneerd om tot een verbeterde waterhuishouding te kunnen bijdragen. Hoger genoemde bezorgdheden zijn zowel in de klankbordgroep, de stuurgroep als in sommige werkgroepen aan bod gekomen.

Dan antwoord ik nu verder op uw specifieke vragen. Er is momenteel nog geen afspraak omtrent afstemming van de timing van de AX en de omvorming van de N49 tot autosnelweg met Seine-Schelde-West. Dat laatste is immers nog geen beslist beleid. Een belangrijk onderdeel van de studie is het onderzoek naar de mogelijke bestemming van de uit te graven grond. In dat kader worden de genoemde wegenwerken in aanmerking genomen.

Ter hoogte van de evenwijdige kanalen wordt zowel een eventuele verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie als een samenvoeging van Afleidingskanaal van de

Leie met het Leopoldkanaal door wegneming van de middendijk bestudeerd.

Een aantal oplossingen tot verdere optimalisering van het kanaal Gent-Brugge wordt eveneens bestudeerd onder de noemer van zogenaamde nulalternatieven. Het betreft alternatieven voor hoogstens schepen klasse IV tegenover klasse Vb voor de oplossingen via het Afleidingskanaal van de Leie. Bovendien blijft daarbij de verkeerssituatie rond Brugge, met de vele beweegbare bruggen op dit tracé, een hindernis.

Zoals hierboven reeds geschetst, zijn de bekkenbeheerplannen aan een strikte timing gebonden. Er wordt dus een haalbaarheidsstudie gedaan. Aangezien er nog geen beslist beleid is, kan dit niet worden opgenomen. Het lijkt me zeer onverstandig om de lopende procedure van de bekkenbeheerplannen te vertragen of te doorkruisen.

Kan de studie niet worden uitgebreid met een parallel lopende landbouwgevoeligheidsanalyse? Zulke analyse is in de haalbaarheidsstudie geïntegreerd. De Vlaamse Landmaatschappij voert ze uit. Hoe zit het met de opmaak van een plan-MER? Het plan-MER loopt parallel met de haalbaarheidsstudie. Het is belangrijk voor de instandhoudingsdoelstellingen. Het kennisgevingsdossier van het plan-MER bevindt zich in een eindfase. Eerstdaags wordt het dossier bij de bevoegde dienst ingediend.

De heer Tavernier stelt een vraag over de subsidiëring. Ik heb al herhaaldelijk uiteengezet dat dit een mogelijkheid is. Het is evident dat dit zal gebeuren eens de studie is afgewerkt. Daarover is op dit ogenblik nog niets beslist. In de loop van 2008 moeten we knopen doorhakken. De gedachtewisseling over dit dossier zal ongetwijfeld nog wat ideeën op het technische vlak en ook meer informatie over de studie opleveren.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mevrouw de minister, geachte collega's, toen enkele jaren geleden de plannen voor de bouw van het Noorderkanaal zijn afgevoerd omdat het project te duur was en daarvoor volgens toenmalig minister Peeters een onvoldoende groot maatschappelijk draagvlak bestond, heeft men als alternatief voorgesteld om de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge te onderzoeken. We hadden daar ernstige bedenkingen bij, want dat zal niet volstaan om het probleem met de bruggen in Brugge weg te werken. Niemand moet ervan worden overtuigd dat een goede ontsluiting van Zeebrugge via het water nodig is. Er moet dringend een oplossing worden gevonden voor het probleem met de bruggen. Ik denk dat Seine-Schelde-West een oplossing zou kunnen zijn.

Mijn vragen waren, zoals uw antwoorden, technisch. Ik bedank u voor uw antwoorden, waaruit ik heb begre-

pen dat alles nog wordt bestudeerd en dat pas in 2008 wordt beslist. De mensen liggen wakker van de mogelijke onteigeningen en de te bouwen bruggen. Die nieuwe bruggen worden zo gebouwd dat bijzonder weinig grond moet worden gebruikt. Klankbordgroepen en andere stuurgroepen zullen hun stem laten horen.

Kunnen we het tussentijdse rapport krijgen? Daarin staan immers veel details die ons kunnen helpen het dossier beter te beheersen.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ook ik zou graag het tussentijdse rapport ontvangen. Wat vragen oproept, is het feit dat u voortdurend spreekt over haalbaarheidsstudies. Als ik het goed begrijp, worden in zulke studies de technische aspecten bekeken. Mijn bezorgdheid gaat ook uit naar het economische aspect, naar de kosten-batenanalyse. Uiteindelijk is op technisch vlak veel mogelijk. De vraag is echter wat het allemaal zal kosten, en wat de eventuele baten zijn.

U zegt dat er op dit moment geen subsidie is aangevraagd. Er zijn de zogenaamde beweegbare delen in Brugge. Het zijn bruggen die ervoor zorgen dat Brugge soms afgesloten lijkt. Het is zo dat die bruggen meer opgehaald staan wegens de pleziervaart dan wegens het verkeer van en naar Zeebrugge. *(Opmerking van de heer Decaluwe)*

Dat mag uiteraard, maar daarover kunnen misschien afspraken worden gemaakt. Bovendien kunnen een aantal problemen worden opgelost dankzij een halfhoge brug in Steenbrugge. Er kunnen ook fietsbruggen worden aangelegd, wat de hinder ten dele kan wegnemen. Ik denk dat het fout zou zijn om de optimalisering van het kanaal Gent-Brugge ondergeschikt te maken aan de eventuele beslissingen over de haalbaarheidsstudie en wat mij betreft ook over de kosten-batenanalyse van het project. Ik heb daarover een expliciete vraag: komt er een kosten-batenanalyse, en wanneer zal dat zijn? Het volstaat mijns inziens niet om het idee te realiseren enkel en alleen omdat het technisch haalbaar zou zijn.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: De praktijk leert me dat wat de heer Tavernier zegt, niet juist is. Die bruggen staan niet meer dan drie of vier keer per dag omhoog om pleziervaartuigen door te laten. Individuele pleziervaartuigen mogen niet door, ze kunnen dat enkel in een konvooi. Er wordt met de jachthavens afgesproken om 's ochtends, rond 9 uur of 9 uur 30, met vijftien of twintig schepen tegelijk in of uit Brugge te varen. Als dan een schip een uur later komt, dan gaat dat wel een uur of twee moeten wachten. Ik wil dat dus wat nuanceren.

De moraal van het verhaal is echter dat Brugge geen echt alternatief is voor het voorbijkomen van die grote

binnenvaartschepen. Die schepen worden stilaan te groot en de bruggen zijn meestal te klein. Idem dito voor de kustvaart.

De heer Jan Peumans: Daarstraks is al gezegd dat we daar uitgebreid op zullen terugkomen. Er zijn vragen over de doorvaarthoogte van een aantal bruggen. Op het Albertkanaal wil men met een hoogte van vier containers gaan varen. Dat betekent wel dat er veertig bruggen van 7,10 meter naar 9,10 meter moeten gaan. Ik geef maar één voorbeeld. Ook is er de vraag welke kanalen überhaupt nog bevaarbaar zijn, als het zo verder gaat. Daarom hebben we gisteren bij de regeling van de werkzaamheden afgesproken daar eens een uitgebreide gedachtewisseling over te zullen houden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Bruyninckx, de vraag naar het project wordt alleszins mee in overweging genomen. Dat heb ik daarnet al gezegd.

Mijnheer Tavernier, een van de criteria bij de haalbaarheidsstudie die wordt uitgevoerd, is net het in kaart brengen van al die effecten. U doet uitschijnen dat het enige dat we doen, bekijken is hoe dat technisch gezien het gemakkelijkst erdoor kan. Dat is niet zo. De effecten op de ruimte en de ecologie worden bekeken. Al die elementen worden mee in rekening gebracht. We gaan uit van een soberheidsaanpak, met zo weinig mogelijk grondinname. De draagkracht van het gebied wordt mee in rekening gebracht. Er zijn tien criteria waarbinnen de studie wordt uitgevoerd. Die effecten worden zeker mee in rekening gebracht. Ik kan alleen vandaag niet zeggen dat het gaat over een beleidsbeslissing, want dat is helemaal niet het geval. De studie loopt immers op dit ogenblik.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Natuurlijk is er de haalbaarheidsstudie, maar we moeten ons ervan bewust zijn dat dit kanaal echt een noodzaak is. De heer Tavernier komt genoeg in Brugge om te weten dat afsluiten waanzin is. De leefbaarheid van Brugge komt echt in het gedrang als er geen oplossing komt. Natuurlijk moet gelijklopend daarmee het kanaal Gent-Brugge worden geoptimaliseerd. Wij waren grote voorstanders van het Noorderkanaal, maar als dat er niet kan komen, moet er een ander kanaal komen.

Ik weet dat dit gemakkelijker gezegd dan gedaan is, maar het is een noodzaak voor de ontsluiting van de haven via het water.

Minister Hilde Crevits: Iedereen is het erover eens dat het, in het kader van de modal shift, absoluut nodig is om het vervoer via de binnenvaart waar mogelijk te

stimuleren. Dat de haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd, wijst erop dat die nood bestaat. Alle sprekers hebben er echter op gewezen dat de haalbaarheidsstudie in een open sfeer wordt uitgevoerd en dat met alle bezorgdheden rekening wordt gehouden. Daaraan zal getemoet worden gekomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van het zwartepuntenprogramma

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de Mobiliteitsbrief van september verscheen een artikel met als titel "800 gevaarlijke punten aangepakt". Sinds enkele jaren wordt er inderdaad meer geld ingezet voor de aanpak van zwarte punten. We weten dat verkeersveiligheid een belangrijk punt is voor de huidige Vlaamse Regering. De uitdaging is ambitieus. Een derde van de geselecteerde 800 zwarte punten op gewestwegen zal tegen het einde van dit jaar daadwerkelijk zijn heringericht. Voor alle overige punten zal een start- en projectnota zijn opgemaakt. We bevinden ons dus in een fase van versnelde uitvoering van de aanpak. Volgens de Mobiliteitsbrief wordt er goed doorgewerkt, maar het is me niet precies duidelijk wat nu precies wanneer zal worden verwezenlijkt.

Mevrouw de minister, ik wil u dan ook enkele vragen stellen over de uitvoering op korte en middellange termijn, en het effect ervan op de verkeersveiligheid. We weten dat er zal moeten worden gewacht op de verkeersstatistieken, maar de gegevens van de voorbije jaren zijn uiteraard al wel gekend. Bij hoeveel zwarte punten zullen, op basis van de projectnota's, bij het huidige tempo en investeringsritme, de komende jaren de werken daadwerkelijk worden aangevat en/of volledig uitgevoerd? Wat is de timing voor de komende jaren? Wanneer zal deze inhaaloperatie voltooid zijn? Hoeveel slachtoffers vielen er voorheen jaarlijks op de nu reeds afgewerkte zwarte punten? Worden de verkeersstatistieken van voor en na de herinrichting naast elkaar gelegd? Zullen de ervaringen en de lessen geleerd bij het opstellen van dit project, ook ter beschikking van de lokale overheden worden gesteld? Zo ja, hoe zal dit gebeuren?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij deze vraag. Ik wil het vooral hebben over de zwarte punten in Limburg. Die

waren ook opgenomen in het Limburgplan. Meer specifiek wil ik het hebben over de N74. We stellen vast dat de planning die destijds werd opgesteld, helemaal niet houdbaar is gebleken. Er was immers sprake van ont-eigeningen, die enorm veel tijd in beslag namen. De provincie zelf werd daarmee geconfronteerd. Daarmee is eigenlijk ook de haalbaarheid van het wegwerken van die zwarte punten in het gedrang gekomen.

U kent de N74 wel, met de bewuste ondertunneling in Houthalen. Uw voorganger heeft zich daar ook al in vastgebeten. U kent het probleem. Er is daar sprake van een aantal zwarte punten die moeten worden weg-gewerkt. Tot nu toe is dat nog steeds niet gebeurd. Hebt u enig zicht op de verwezenlijking daarvan wat die noord-zuidas betreft?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik sluit mij aan bij de vraag over de timing, maar ik zou graag verder kijken dan de 800 zwarte punten. Gaat die inspanning verder? Als deze 800 punten afgewerkt zijn, gaan we dan andere, nieuwe zwarte punten aanpakken? Zo ja, op basis van welke parameters? Blijven dat dezelfde parameters voor de selectie van zwarte punten als die die we nu hadden? Aan welk tempo zal dat gebeuren? Zijn daar de nodige budgetten voor voorzien?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, de eventuele invoering van de zogenaamde monstertrucks zou tot gevolg hebben dat heel wat kruispunten, rotondes en op- en afritten moeten worden aangepast. In welke mate interfereren de kosten daarvan met het al dan niet versneld wegwerken van de zwarte punten? Waar wordt de prioriteit gelegd?

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb de website van het departement Openbare Werken eens bekeken. Die is het laatst bijgewerkt in januari 2006. Qua actualisering kan dat tellen.

Ik heb ook de persberichten van uw voorganger van vijf jaar geleden, de heer Stevaert opgevraagd over de zwarte punten. Daarin wordt gesteld dat de zwarte punten in een periode van vijf jaar weggewerkt zouden worden. Dat is gezegd in 2002, vandaag zijn we 2007, bijna 2008, en op de niet bijgewerkte website van Openbare Werken spreekt men van 300 weggewerkte zwarte punten. Ik zou graag weten wat de huidige stand van zaken is.

Ik maak mij tot slot heel ernstig zorgen over de greep van de studiebureaus op de administratie. Indertijd was de motivatie voor het uitbesteden aan studiebureaus, met een coördinerende rol voor de gouverneur, dat alles binnen vijf jaar afgehandeld zou zijn. We moeten van-