



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 25 JANUARI 1994

Interpellatie van mevrouw V. Dua tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, betreffende de Westerschelde-oeververbinding

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 10.25 uur.*

Interpellatie van mevrouw V. Dua tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, betreffende de Westerschelde-oeververbinding

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Dua tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, betreffende de Westerschelde-oeververbinding.

Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw V. Dua : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het dossier van de Westerschelde-oeververbinding sleept al lang aan en vanuit Vlaanderen was er bij periodes ook politieke belangstelling voor.

In dat verband herinner ik aan de interpellaties die hierover reeds werden gehouden in mei 1990 en waarbij diverse fracties toen reeds wezen op de mogelijke negatieve gevolgen van de WOV voor Vlaanderen.

In de tussenperiode was er relatief weinig belangstelling voor dit dossier, het was als het ware in het vergetboek geraakt, waarschijnlijk omdat andere Schelde-dossiers meer gewicht in de schaal legden.

Het is ook lang onduidelijk geweest of deze WOV er wel effectief zou komen, aangezien ook in Nederland problemen waren en discussies werden gevoerd.

Inmiddels is er toch een en ander geregeld bij onze Noorderburen. Volgens mijn informatie zou het dossier zich in een eindfase bevinden en zou er reeds een aanbesteding voor de werken zijn uitgeschreven.

Vandaag wordt er trouwens een gesprek gevoerd tussen minister May-Weggen en de Provinciale Staten van Zeeland om tot een vergelijk te komen over de financiering van een bedrag van 1,2 tot 1,4 miljard gulden en in die zin is deze interpellatie wel zeer actueel.

In de loop der jaren ontspannen zich uit dit dossier verschillende discussies tussen Vlaanderen en Nederland.

Een eerste discussiepunt was de vorm van de verbinding. Aanvankelijk was er gekozen voor een hangbrug omdat zulks het goedkoopst was. Na protest van Antwerpen, waar men vreesde dat een brug de scheepvaart zou belemmeren, werd dit plan afgevoerd en vervangen door de combinatie van een ondergrondse tunnel met een bovengrondse brugverbinding. Dit zorgde eveneens voor discussies met Antwerpen. Blijkbaar heeft men nu definitief geopteerd voor een volledig ondergrondse ondertunneling. Dit discussiepunt lijkt aldus definitief van de baan.

Er er is nog steeds discussie en onduidelijkheid over het doel en de omvang van de verbinding. Het opzet zou in de eerste plaats de ontsluiting van Zeeland zijn ; de WOV zou de huidige veerverbinding vervangen. Het is echter nog steeds niet duidelijk of deze nieuwe weg een louter interregionaal karakter zal hebben. Velen zijn immers van mening dat deze weg ook een rol zou kunnen spelen in de internationale verbinding Rotterdam-Chunnel. Mocht dit laatste het geval zijn, dan zou zulks uiteraard een enorme impact hebben op Vlaanderen en een groot verschil maken inzake verkeersstromen.

Maar zelfs indien expliciet voor een louter interregionale verbinding wordt geopteerd, voorspellen verkeersdeskundigen dat een deel van het internationaal verkeer toch via deze weg zal verlopen.

Tevens moet rekening worden gehouden met de achterliggende bedoeling van Nederland, namelijk een forse uitbreiding van industrieterreinen, zowel in Zeeland als ter hoogte van Terneuzen — de Axelse vlakte — waardoor zonder twijfel een grotere verkeersdrukte en zwaar vrachtverkeer zal ontstaan.

Tot voor kort bestond er ook onduidelijkheid over het tracé. Dat punt is inmiddels geregeld en is er definitief gekozen voor een verbinding tussen Ellewoutsdijk en de Westkant van Terneuzen.

Dua

Bij het zien van de kaarten vond ik het opmerkelijk dat de Nederlanders vanaf de Schelde tot de grens met België in twee tracémogelijkheden voorzien, afhankelijk van de aansluiting op Belgisch grondgebied. Ik leid daaruit af dat de Vlaamse overheid ter zake nog geen beslissing heeft genomen.

Een laatste discussiepunt ging over de mogelijke verbinding naar België via een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen te Sluiskil, waardoor de verkeersstromen langs de rechterkanaaloever zouden worden afgewikkeld. Momenteel is daar enkel een brug voorhanden die ongeveer zes uur per dag onderbroken is en dus zeker niet geschikt is om de verhoogde verkeersdruk op te vangen. Vlaanderen was overigens altijd vragende partij voor deze ondertunneling.

Ook dit probleem is inmiddels opgelost aangezien Nederland besloot dat deze ondertunneling niet doorgaat omwille van de zware financiële lasten. Dit betekent dat de Nederlandse overheid niet bereid is een betere aansluiting met de rechterkanaaloever te bekostigen.

Er blijven voor Vlaanderen dus nog een aantal belangrijke knelpunten bestaan.

Het eerste knelpunt is de grootte van de supplementaire verkeersstroom die door de WOV zal worden veroorzaakt. In dat verband beschik ik over enige informatie en ik voeg er meteen aan toe dat hierover de meest uiteenlopende cijfers bestaan. Volgens een Nederlandse studie zou het gaan om 800 tot 6.100 bijkomende voertuigen per dag — van een behoorlijke speelruimte gesproken!

Andere bronnen spreken van een totaal van 10.000 voertuigen per dag, wat voor de Gentse kanaalzone een bijkomende verkeersdruk van 1.000 tot 2.000 voertuigen per dag zou betekenen.

Daarbij moet uiteraard rekening worden gehouden met een natuurlijke verkeersaanwinst van 1,5 tot 2,5 procent.

Mijnheer de minister, wat specifiek de Gentse regio betreft, blijkt uit een door de stad Gent uitgevoerde verkeersstudie dat bij de eventuele realisatie van de Kluisdokken een bijkomende verkeersstroom van 5.500 voertuigen per dag kan worden verwacht.

Ten slotte wordt voorspeld dat de realisatie van de Chunnelverbinding een toevloed van 10.000 voertuigen per dag zal impliceren die hetzij via de Liefkenshoektunnel, hetzij via de WOV naar het noorden zal moeten worden gedraineerd.

Voor de Gentse regio kunnen deze nieuwe infrastructuurwerken resulteren in een globale toename van ongeveer 25.000 voertuigen.

Het is duidelijk dat een dergelijke toename de leefbaarheid van deze streek enorm zal aantasten.

Daarbij moet ook rekening worden gehouden met een aanzienlijk vrachtverkeer, alsook met het vervoer van gevaarlijke stoffen vermits het gaat om een verbinding tussen industriële zones.

Daarbij aansluitend rijst de belangrijke vraag voor Vlaanderen langs waar de verkeersstroom van de WOV zich zal afwikkelen naar het zuiden toe. Aangezien de tunnel onder het kanaal te Sluiskil er niet komt, ziet het er naar uit dat het verkeer langs de linkerkanaaloever naar de R4 moet worden gedraineerd.

Nederland laat ter zake twee mogelijkheden open: ofwel via Biervliet — westelijk — ofwel dicht bij het kanaal.

In beide gevallen betekent zulks dat men doorheen het Krekengebied van het Meetjesland zal gaan, waarbij de eerste optie uiteraard de meest dramatische is.

Ik wens hierbij te herinneren aan het standpunt van de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen evenals van diverse betrokken gemeentebesturen die de aantasting van het Krekengebied onbespreekbaar achten. Dit standpunt werd trouwens door minister Sauwens verdedigd naar aanleiding van interpellaties in 1990 en van een actuele vraag in 1991.

Mijnheer de minister, wellicht moet ik u niet overtuigen van het uiterst waardevol ecologische belang van het Krekengebied waarvan sommige delen trouwens in de Groene Hoofdstructuur als natuurkern- en natuurverbingsgebieden werden overgenomen. Ik hoop dan ook dat u ons standpunt ter zake deelt.

Er zouden suggesties zijn gedaan om ter hoogte van de huidige spoorlijn een nieuwe weg aan te leggen. Welnu, hierdoor zouden ter hoogte van Assenede enorme problemen ontstaan, zowel inzake de leefbaarheid van de bestaande woonkernen als het landschappelijk en ecologisch aspect. De verbinding met de R4 te Zelzate zou trouwens ook niet zo eenvoudig zijn.

Het alternatief is dat er meer naar het noorden een verbinding tot stand komt met de rechterkanaaloever. Maar zelfs indien hierover een akkoord wordt bereikt met Nederland, valt het te betwijfelen of de bestaande weginfrastructuur die zal kunnen opvangen. Dit veronderstelt immers een bijkomende belasting van de Kennedylaan die nu reeds stilaan, met ongeveer 14.000 voertuigen per dag, haar verzadigingspunt bereikt. Bovendien wijs ik erop dat aan de Kennedylaan diverse woonzones zijn gelegen en dat de leefbaarheid van deze kernen nu reeds sterk is aangetast — en ik denk bijvoorbeeld aan Desteldonk en Oostakker.

Mijnheer de minister, het zal u niet onbekend zijn dat de stad Gent bezorgd was over deze situatie — voornamelijk omwille van de impact op de verkeersafwikkeling — en dat zij dit ook duidelijk heeft laten horen.

Dua

Merkwaardig genoeg is de houding van de stad Gent in de loop der jaren veranderd en pleit zij nu zelfs voor de realisatie van de WOV. In een gezamenlijk schrijven van januari 1992 sloegen de leden van het stadsbestuur van Gent en Terneuzen de handen zelfs in elkaar en pleitten zij voor een snelle realisatie van dit project. Deze merkwaardige bocht van het stadsbestuur gebeurde niet zonder meer : in dezelfde brief wordt immers ook gepleit voor de realisatie van de Kluizendokken en voor een nieuwe zeesluis in Terneuzen, eisen die sterk naar voren werden geschoven vanuit de Gentse havenlobby.

Het spel werd dan ook slim gespeeld : het huidige tracé van de WOV is derwijze opgemaakt dat bij de werken voor de oeververbindingen bouwputten zullen worden gemaakt die onmiddellijk kunnen worden gebruikt voor de realisatie van de zeesluis.

Het Gentse stadsbestuur heeft dus al zijn kritiek en zijn bezwaren zonder scrupules aan de kant geschoven, in ruil voor de steun van Terneuzen voor de realisatie van een megalomaan project dat voor de huidige havenschepen stilaan tot een obsessie begint uit te groeien.

Het komt erop neer dat de belangen van de bevolking en de leefbaarheid van het stadsgewest worden opgeofferd aan enge economische belangen.

Zoals de zaken nu staan zal de Gentse regio binnenkort met een enorme verkeersstroom worden geconfronteerd en dreigt het Meetjesland te worden aangetast. Ik heb helaas de indruk dat niemand in Vlaanderen daarvan wakker ligt !

Mijnheer de minister, welke de houding is van de Vlaamse regering in dit dossier en zijn hieromtrent officiële contacten gelegd met Nederland ?

Het is wellicht te laat om de oppor-

tuniteit van de WOV, die trouwens in de eerste plaats een Nederlandse aangelegenheid is, nog in discussie te brengen. In Zeelandse kringen wordt de WOV als een werkelijk overbodige verbinding beschouwd, wat erop wijst dat ook daar niet iedereen onverdeeld gelukkig is met dit project.

Indien de Nederlandse overheid beter van de bezwaren van Vlaanderen op de hoogte was geweest, had zij hiermee rekening kunnen houden bij de opportuniteitsdiscussie over dit project. Ik heb sterk de indruk dat de Vlaamse overheid zich geen inspanningen heeft getroost om de belangen van de Gentse regio in dit dossier te verdedigen. Eenmaal de problemen voor Antwerpen waren opgelost, werd het dossier blijkbaar opnieuw geklasseerd.

Mijnheer de voorzitter, ik had graag een antwoord gekregen op volgende vragen :

Ten eerste, in hoeverre zijn er vanuit de Vlaamse regering eisen geformuleerd inzake de aard van deze verbinding en de gevolgen ervan op de verkeersstroom in Vlaanderen ?

Ten tweede, werden er reeds studies uitgevoerd over de mogelijke verkeersafwikkelingen in de Gentse regio ?

Is de minister zich bewust van de immense verkeerscongestie die deze verbinding zal veroorzaken, en wat zijn de oplossingen in dit verband ?

Ten derde, bestaan er reeds concrete plannen over de aanpassing van de huidige infrastructuur en, zo ja, wordt er daarbij rekening gehouden met de leefbaarheid van de woonkernen ?

Ten vierde, wat zal de invloed van de WOV zijn op het Krekengebied van het Meetjesland ? Sluit de minister zich aan bij het standpunt van de provincie en van zijn voorganger die een aantasting van het Krekengebied onbespreekbaar achten ?

Vanuit ecologisch standpunt is de

WOV natuurlijk niet verdedigbaar, maar als deze verbinding er toch zou komen, moet de Vlaamse regering van de Nederlandse overheid de garantie vragen dat het gaat om een strikt regionale verbinding, en eisen dat er een andere verbinding met de rechterkanaaloever in het noorden komt, zodat er in het Meetjesland geen nieuwe wegeninfrastructuur nodig is.

De voorzitter : De heer Bartholomeussen heeft het woord.

De heer M. Bartholomeussen : Mijnheer de voorzitter, voor het Antwerpse zijn de problemen inderdaad opgelost, maar er werd dan ook de nodige druk uitgeoefend.

Mijnheer de minister, is er een studie uitgevoerd over de impact van de WOV op de leefbaarheid van de Liefkenshoektunnel ? De verkeersdruk in deze tunnel is al niet zo groot, en ik vermoed dat er door deze verbinding nog minder verkeer zal komen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, over het project van de WOV en de gevolgen ervan voor de Belgische verkeersafwikkeling werd reeds gediscussieerd naar aanleiding van een verzoek vanuit het Antwerpse en het Gentse. Ook minister May-Weggen nodigde Vlaanderen uit voor een gesprek in verband met de grensoverschrijdende problemen, namelijk de waterverdragen en de hogesnelheidslijn. Op dat ogenblik kwam de Westerscheldeverbinding eveneens ter sprake. Het standpunt van Antwerpen, namelijk dat deze verbinding geen hinder met zich mag brengen voor het scheepvaartverkeer, en dat tijdens de werken de veiligheid gegarandeerd moet zijn, werd uitdrukkelijk gesteund. Minister May-Weggen stond ook achter de optie van de WOV via een tunnel.

De WOV is geen landelijk, maar een

Kelchtermans

regionaal project dat zijn oorsprong heeft in de provincie Zeeland. Zowel Rijkswaterstaat als de provincie Zeeland steunen de optie van Vlaanderen.

De globale verkeersafwikkeling van deze verbinding wordt niet rechtstreeks ingeschakeld in de internationale verkeersstroom tussen Rotterdam en de Chunnel. Deze verbinding is wel gepland via de Liefkenshoek-tunnel, de A12 autosnelweg en de Zoomse Weg 6.

Op initiatief van de gedeputeerde Staten van Zeeland en van de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen werd in 1991 een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de beide provinciebesturen, van het Vlaamse gewest, van de administratie wegeninfrastructuur van Oost-Vlaanderen en van de betrokken gemeenten. In samenwerking met de Nederlandse instanties kwam er dus een gestructureerd overleg tot stand.

De tweede vraag handelde over de eisen inzake de aard van de WOV-verbinding en de gevolgen ervan voor de verkeersstroom in Vlaanderen. Er wordt gewezen op de geringe invloed van de WOV op het Vlaamse wegennet. Er zijn dus geen nieuwe wegen of aanpassingen van het Vlaamse wegennet gepland.

Mevrouw Dua vraagt of er reeds studies over de te verwachten verkeersstroom naar de Gentse regio zijn uitgevoerd en of er mogelijkheden bestaan voor een verkeersafwikkeling. Ik verwijs hierbij naar het MER-rapport en naar de verkeersstudie. Voor het verkeer ten westen en ten oosten van de WOV zal er een toename zijn van maximaal 1000 tot 2000 voertuigen per dag.

De verdeling van het WOV-verkeer over de beide oevers van het kanaal wordt echter beïnvloed door de handhaving of wijziging van de huidige situatie nabij Sluiskil, een van

de knelpunten. De vraag rijst hoe de verdere organisatie van de verkeersafwikkeling moet plaatsvinden, ofwel door het behoud van de huidige brug over het kanaal, ofwel door de aanleg van een tunnel nabij Sluiskil. Wij zijn voorstander van de aanleg van een tunnel, aangezien de oude brug gemiddeld zes uur per dag niet voor het wegverkeer beschikbaar is. Ik meen dat Nederland hierover nog geen beslissing heeft genomen.

Gelet op het diffuus patroon van de herkomst en de bestemming van het WOV-verkeer, zal de invloed ervan op de Gentse regio minimaal zijn. Voor het gebied ten zuiden van de N49 Antwerpen - Zelzate - Kust zou de aanleg van deze verbinding nog minder gevolgen hebben. Er zijn dan ook geen aanpassingen nodig. Het verkeer wordt overigens via de brug over de tunnel afgeleid naar de N49. De WOV zal ook een positieve invloed hebben op de trafieken in de Liefkenshoek-tunnel.

De aanpassingen van de bestaande infrastructuur situeren zich te Sluiskil en misschien ter hoogte van Sasvan-Gent.

De afleiding zal ook gebeuren via de oostelijke oever, met inschakeling van de Tractaatweg die op Belgisch grondgebied twee maal twee rijstroken zou hebben en op Nederlands grondgebied twee maal een. In Nederland is er dus een aanpassing noodzakelijk.

Het belangrijkste punt is vermoedelijk de geruststelling die wordt gevraagd omtrent het aanleggen van verbindingswegen in het Krekengebied van het Meetjesland. Welnu, ik kan uitdrukkelijk zeggen dat ook op het vlak van ruimtelijke ordening mijn departement uw standpunt deelt. Wij gaan ervan uit dat het onnodig en bovendien niet wenselijk is het Krekengebied aan te tasten. Ook wij vinden dit een onbespreekbaar element.

Mijnheer de voorzitter, ik meen hiermee te hebben geantwoord op de vragen van de interpellant.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw V. Dua : Mijnheer de minister, het knelpunt in het dossier is de drainage van het verkeer van de Westkant naar de Oostkant. Dienaangaande werden heel wat vragen gesteld aan de Provinciale Staten en volgens het stadsbestuur van Terneuzen zijn er geen financiële middelen ingeschreven om een tunnel aan te leggen. Dit lijkt mij een bijzonder groot probleem te zijn.

Is het nu niet de tijd om, gezien de actualiteit van dit onderwerp, dringend contact op te nemen met Nederland en hen aan te sporen tot ondertunneling, zoniet worden wij met enorme problemen geconfronteerd. Mijnheer de minister, u verwees naar de werkgroep die een aantal keren samenkwam met vertegenwoordigers van zowel Oost-Vlaanderen, Zeeland als van uw departement. Ik wijs er echter op dat de laatste vergadering dateert van 1992. Het is wellicht het ogenblik om nu opnieuw samen te komen en aan de Nederlandse overheid concrete eisen voor te leggen aangaande de ondertunneling.

Minister T. Kelchtermans : Ter zake bechik ik over geen enkele informatie, van Groen-links noch van Oranje-rechts.

Ik kan u in ieder geval zeggen dat een drainage van het verkeer aan westelijke zijde uitgesloten is. Dit zal dus oostelijk moeten gebeuren.

Inzake de tunnel te Sluiskil werd nog niets definitief beslist. Dienaangaande zal ik om bijkomende informatie verzoeken.

Mevrouw Dua, voor de Gentse regio wees u op een aantal gevolgen die verbonden zijn aan het al dan niet realiseren van deze infrastructuur. In dat verband kunnen wij voor Gent het proefmodel toepassen dat dit jaar in Antwerpen zal eindigen, zeker wanneer een aantal belangrijke infrastructuurwerken in het voor-

Kelchtermans

uitzicht worden gesteld, bijvoorbeeld de Kluizendokken. Dit proefmodel kan ook worden gebruikt bij de inschakeling van de Chunnel waardoor het verkeer op de Vlaamse autosnelwegen aanzienlijk zal toenemen, vooral op de grote verbindingsassen tussen de havengebieden.

Zulks moet tegen een minimale kostprijs kunnen gebeuren vermits het basismodel in Antwerpen reeds werd gebruikt.

De voorzitter : Als lid van deze commissie wens ik nog een bijkomende vraag te stellen aan de minister.

Mijnheer de minister, kunt u ons bevestigen dat, wat de contacten met onze noorderburen betreft, volstreekte prioriteit zal worden verleend aan een dossier over de verdieping van de Schelde en dat in afwachting

daarvan het overige op een lager pitje zal worden gezet ?

Minister T. Kelchtermans : Dienaangaande is het formeel overleg nog aan de gang.

Ik weet wel dat u er een andere mening op nahoudt wat de opportuniteit betreft, maar indien een agenda wordt opgesteld met betrekking tot een gesprek, dan kunnen beide partijen agendapunten inlassen.

Ik heb de indruk dat aan Nederlandse zijde momenteel wordt aangedrongen op meer flexibiliteit inzake de varianten op de tracés van de hogesnelheidslijn.

Toch is bij minister-president Lubbers de wil aanwezig om op zeer korte termijn een beslissing te nemen inzake het eerste gedeelte van het dossier van de waterverdragen, meer bepaald over het 48-43 verdiepings-

programma. Er moet echter een globale oplossing worden genomen voor het gehele dossier, maar dit standpunt wordt vooralsnog niet door Nederland gesteund.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft woord.

Mevrouw V. Dua : Mijnheer de voorzitter, sta mij toe nog een korte opmerking te maken. Ik hoop dat het niet de bedoeling is om het WOV-dossier te koppelen aan de Westerscheldeverdieping, want dit zou voor de Gentse regio slecht kunnen aflopen.

— *Het incident wordt gesloten om 10.55 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid