



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE
WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN DONDERDAG 19 OKTOBER 1995

Interpellatie van de heer Paul Van Grembergen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van het ruimen en bergen van slib en de baggerstortterreinen

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over het Gewestplan Antwerpen

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herprofilering van de ring rond Antwerpen

VOORZITTER : de heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.05 uur*

Interpellatie van de heer Paul Van Grembergen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van het ruimen en bergen van slib en de baggerstortterreinen

De voorzitter : Vooraf wil ik een vraag tot wijziging van de agenda voorleggen. Mits akkoord van beide interpellanten wijzigen we de volgorde van de interpellaties van de heren Van Grembergen en Malcorps. Indien er geen bezwaren zijn, beginnen we met de interpellatie van de heer Van Grembergen, die onmiddellijk nadien een andere verplichting heeft. Zijn daar bezwaren tegen ? *(Nee)*

Wensen andere leden van de commissie zich aan te sluiten bij de interpellatie van de heer Van Grembergen ? *(Nee)*

Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Grembergen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van het ruimen en bergen van slib en de baggerstortterreinen.

De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Ik dank de leden van de commissie voor het aanvaarden van het voorstel tot wijziging van de agenda. Mijn interpellatie zal kort zijn, maar handelt desalniettemin over een uiterst belangrijk probleem waarmee we worden geconfronteerd.

Algemeen kan men stellen dat slib op zichzelf geen gevaarlijk fenomeen is, maar een natuurlijk gegeven dat als dusdanig ook geen vergiftigd geschenk hoeft te zijn. In het verleden was het zelfs zo dat slib behoorde tot de natuurlijke rijkdommen en werd beschouwd als een geschenk van de goden om de akkers vruchtbaar te maken. Ook de geschiedenis van de polders heeft dat bewezen. Ondanks deze verzachtende factoren, beoordeel ik de

huidige gevaarlijke situatie toch enigszins anders. De mens zelf is er door zijn ingrijpen de oorzaak van.

Gezien de sterke verontreiniging scheidt het slib een probleem en moeten we een oplossing zoeken voor de verwijdering ervan. Onze waterlopen zijn vervuild met cadmium, koper, arsenicum, kwik, ammonium en sulfaten. Ze verstikken doordat het slib niet wordt verwijderd, waardoor onze rivierbeddingen verhogen. Dit leidt dan weer tot overstromingen, met alle gevolgen van dien.

De tweede oorzaak van het dreigende slibonheil is de versnelde waterafvoer bij regenval. In het verleden kwam het regenwater op natuurlijke wijze via niet-gekanaliseerde grachten en zeer grote ruimten in een bedding terecht. Er komen nu steeds meer rioleringsystemen en met asfalt, macadam en andere steenwoestijnen bedekte ruimten bij, zodat het water heel snel en krachtig wordt afgevoerd. Dit heeft ook een verhoging van de slibafvoer en -toevoer tot gevolg, waardoor de rivierbedding op haar beurt stijgt en de problemen toenemen.

Op economisch en budgettair vlak zijn de gevolgen zwaar. De havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge kampen met een slibprobleem. Terwijl vroeger alleen Brugge leek te verzanden, kunnen er nu wel van uitgaan dat geen van onze havens nog toegankelijk zouden zijn, indien de mens niet voortdurend mechanisch zou ingrijpen.

Een tweede belangrijk economisch gevolg is dat de gelden die we moeten investeren voor het baggeren, numeriek de investeringsgelden als dusdanig overschrijden. Wegens de hoge baggerkosten kunnen we bijna niets meer doen voor de modernisering en de noodzakelijke uitbouw van ons industrieel patrimonium langs de havens. Ik heb het dan nog niet over de milieugevolgen, maar enkel over de economisch-budgettaire gevolgen. Tot de probleemgebieden behoren de Bovenschelde, de Leie en het afleidingskanaal van Deinze – dat in quantum het grootste probleemgebied is – het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Gent-Oostende, de ringvaart in de buurt van

Van Grembergen

Gent en de Dender. Misschien zal het bepaalde collega's opvallen dat de Maas niet in deze opsomming is opgenomen, maar dat wil niet zeggen dat daar geen problemen zouden zijn. De volgorde die ik heb aangehouden, is niet mijn eigen vinding. Ik kan u zeggen uit welke studie ik ze heb gehaald, maar daarmee zal ik de commissieleden maar niet belasten.

Mijnheer de minister, er werd een knelpuntennota opgesteld. Deze is echter nog niet af en dus evenmin openbaar gemaakt. Wanneer komt die nota er? Indien men aan deze knelpuntennota logischerwijze gevolg geeft, kan dit een eerste leidraad zijn voor een efficiënt beleid en het maken van de juiste keuzen. Daarom ook dring ik erop aan dat we er snel van in kennis worden gesteld. De nota zou het dringende karakter van de baggerwerken per gebied omschrijven. Er zou ook instaan dat de wetteksten onhandelbaar zijn. Daarover laat ik iedereen even filosoferen. Ik bedoel dat ze niet bruikbaar zouden zijn voor een goed beleid.

Ten derde zouden in de nota een aantal oplossingen voor het storten worden gesuggereerd. Ik weet niet of er iets instaat over slibverwerking. Ik refereer op dit vlak aan Duitsland. In de omgeving van Hamburg geeft de zuivering van slib aanleiding tot het ontwikkelen van nieuwe verwerkingsmechanismen, produkten, bouwmaterialen, enzovoort. Ik weet niet of daartoe een aanzet wordt gegeven in de knelpuntennota. Eigenlijk hoeft het niet, vermits het probleem op die manier wordt aangebracht en niet zozeer opgelost. Er zou dringend 600.000 kubieke meter slib moeten worden gebaggerd, verwerkt en gestort. Het totale volume zou 2,5 miljoen kubieke meter belopen. Dit zijn onvoorstelbare cijfers.

Er zijn niet zoveel oplossingen. We kunnen verwerken en zuiveren, maar zelfs dan blijven we met een stortprobleem zitten. We kunnen op land storten of in zee. Het storten van slib in zee wordt als inefficiënt en duur beschouwd. Dus wordt het toch storten op het land. Gezien de ruimte in Vlaanderen beperkt is, betekent dit dat al onze gemeenten in aanmerking komen als eventuele stortplaatsen van slib.

Zijn er al beslissingen genomen met betrekking tot deze stortproblemen? Bepaalde streken zouden voor storten in aanmerking komen. Voor de provincie Oost-Vlaanderen zou men heel wat gebieden in gedachten houden: de Kanaalzone Gent-Terneuzen, Zelzate, Evergem en Ertvelde of het gebied ten zuiden van Wachtebeke langs de Moervaart. Het gebied aan de Moervaart zou ecologisch belangrijk zijn, dus denk ik dat er slib zal worden gestort op de oever aan de kant van Zelzate en Evergem. Zijn er al beslissingen in die zin? Als dat zo is, moet de geheimzinnigheid hierover zo vlug mogelijk worden opgeheven. We moeten definitieve beslissingen nemen en de gevolgen voor de bewoners nu al anticiperen in de begroting.

We mogen de gemeenten en hun bewoners niet tien jaar lang in het ongewisse laten over de bestemming van hun gebied. We moeten kordaat zijn en in de nodige financiële middelen voorzien.

Er is bovendien een kwalificatieprobleem: niet alle slib is even vervuild. Niet-vervuild slib kan in het landschap worden gestort om zo een natuurpatrimonium op te bouwen. Dit kan leiden tot kunstmatige heuvels zoals de Leeuw van Waterloo, maar dan minder symbolisch. Hoe kan vervuild slib evenwel worden verwerkt? Zijn er op dat vlak al initiatieven op touw gezet? Vier maanden geleden beweerde een bedrijf uit Antwerpen voor de televisiecamera's dat het slib kan verwerken tegen een economische kostprijs.

Wanneer wordt uw knelpuntennota officieel bekendgemaakt en besproken? Hoe zit het met het meest dringende probleem, namelijk de noodzaak om slib op te slaan? Op welke wijze zal dit dossier op ministerieel en later op parlementair vlak worden behandeld?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, met betrekking tot de slibverwerkingsproblematiek in het Scheldebekken had minister Kelchtermans ons laten verstaan dat zijn voorkeur meer uitging naar de stortmethode dan naar de verwerkingsmethode. Dat betreuren wij.

Voorlopig zijn er echter nog geen potten gebroken en er kan nog heel wat water door de Schelde vloeien. De techniek staat voor niets.

In Antwerpen willen we wel het baggerschema kennen. Antwerpen beschikt voorlopig nog over voldoende eigen opslagcapaciteit. Hoe wordt er gebaggerd? Hoeveel zal er de eerste jaren vrijkomen en moeten worden gestort? We moeten hoe dan ook plannen kunnen maken en voorzietingen treffen.

De voorzitter: Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns: De heer Van Grembergen heeft in zijn interpellatie duidelijk aangetoond dat de tijden veranderd zijn en dat men niet meer van oordeel is dat slib en baggerspecie geschenken van de goden zijn. Ik denk dat hij in zijn analyse juist heeft aangetoond dat de aanvoer, de verwerking en het baggeren zelf sterk zijn veranderd. Ik geef enkele concrete gegevens en ga achteraf in op de procedure.

De instandhouding van de diepgang in de havens, in de maritieme toegangswegen en in de waterwegen, vergt in totaal circa 40 miljoen kubieke meter baggerwerken per jaar, waarvan 30 miljoen kubieke meter in de maritieme toegangswegen, 5 miljoen kubieke meter in de havens en 1,5 miljoen kubieke meter in de waterwegen.

Baldewijns

Voor de waterwegen stelt zich het bijkomende probleem dat gedurende jaren aanzienlijke hoeveelheden slib zich hebben opgestapeld. De baggerwerken werden noodgedwongen uitgesteld, niet alleen om financiële redenen maar vooral bij gebrek aan wettelijk vergunde stortterreinen.

Van de hiervoor vermelde hoeveelheden moet circa tien percent als verontreinigd worden beschouwd. De graad van verontreiniging is in de meeste gevallen licht tot matig.

Naar herkomst situeert de verontreinigde specie zich ongeveer voor één derde in de binnenwateren, voor één derde in de Beneden-Zeeschelde en voor één derde in de havens, en vooral dan – mijnheer Penris – in de haven van Antwerpen.

Voor zover enkel aan berging van baggerspecie wordt gedacht, dient er jaarlijks 4 miljoen kubieke meter specie te worden geborgen. Hieraan dienen nog, wat men zou kunnen noemen, de historische hoeveelheden toegevoegd te worden, zijnde de specie die zich de voorbije jaren in de binnenwateren heeft opgestapeld.

Door het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout werd een inventaris van mogelijke lokaties van specie opgesteld om te kunnen voldoen aan de noodzaak om de onderhoudsbaggerspecie voor de eerstkomende twintig jaar te bergen. Deze inventaris werd onlangs nog geactualiseerd.

In de huidige situatie moeten we evenwel vaststellen dat, hoewel er tal van procedures – en u hebt het zelf aangehaald, mijnheer Van Grembergen – voor het bekomen van vergunningen lopen, er nagenoeg geen terreinen beschikbaar zijn.

De verspreiding van de verontreiniging naar het grond- en oppervlaktewater bij het storten van baggerspecie lijkt echter beperkt te blijven. Deze verspreiding is zelfs minimaal indien de berging kan gebeuren in een aquatisch milieu. Bovendien is voor de berging van de verontreinigde baggerspecie een exploitatievergunning vereist : de milieuvergunning, die de omgevingsvoorwaarden voor berging oplegt. Hierbij is het voorkomen van de verspreiding van vervuilende stoffen naar de omgeving één van de belangrijkste criteria.

Indien tot behandeling van alle, zelfs licht verontreinigde baggerspecie moet worden overgegaan, zal de baggerkostprijs, die thans al ongeveer 4 miljard frank per jaar bedraagt, sterk worden opgedreven. Dit omvat uiteraard ook de saneringsbaggerwerken, die altijd worden meegeerekend.

De financiële consequenties zijn dus aanzienlijk en wegen op de hele gemeenschap. De economische schade is even-

wel moeilijk berekenbaar en zou geval per geval moeten worden onderzocht. Het verminderen van de diepgang van de binnenwateren met enkele tientallen centimeters brengt al enorme gevolgen mee voor het transport te water. Het is heel eenvoudig : we moeten ervan uitgaan dat de schepen dan maar met een halve of een beperkte lading kunnen varen.

Voor de havens, die in een onbarmhartige concurrentiestrijd zijn verwickeld met andere grote buitenlandse havens – de meesten onder u kunnen dit getuigen – zou het verminderen van de diepgang catastrofale gevolgen hebben, die de economie van het hele gewest aantasten. Daar hebben we al meermaals op gewezen.

Het duidelijker situeren van de wetgeving inzake de baggerspecie-problematiek en het herleiden van de problematiek zelf tot ware proporties is op het regelgevende vlak een prioritaire opdracht. De heer Van Grembergen heeft dit duidelijk gerelativeerd en gepreciseerd.

Wat de uitvoering betreft, moeten we er in eerste instantie naar streven de jaarlijkse aangroei van de aanslibbing, die rechtstreeks het transport te water en de goede waterafvoer hindert, te reduceren door het ecologische herstel van de bovenrivieren.

Dit houdt onder meer in : het herstellen van de structurele diversiteit van de waterlopen door uitbreiding van de overstromingsgebieden en het kombergend vermogen van de rivieren, en verder ook door het beperken van de piekdebieten en het aanvoeren van het sediment. Het spreekt voor zich zelf dat een rivier tenminste een loop moet hebben.

Verder moet het volume van het slib, dat om nautische redenen uit de rivieren en kanalen dient te worden verwijderd, worden gereduceerd vooraleer het bij definitieve berging wordt verwerkt. U verwees in verband hiermee trouwens naar bepaalde methodes. We zullen dit ook opvolgen.

Dit veronderstelt uiteraard dat voldoende slibverwerkings- en bergingsterreinen worden vergund en aangelegd.

Ik kom nu tot enkele zeer concrete vragen die de heer Van Grembergen heeft gesteld, en waarbij de heer Penris zich aansloot.

De knelpuntennota is – u zei het zelf – in opmaak. We verwachten deze vóór het einde van dit jaar. De juridische problematiek wordt hierin behandeld. Er wordt op dit ogenblik ook een oplossing uitgewerkt tussen de Administratie Waterwegen en OVAM. Men verwacht dat voor eind november een voorstel aan de Vlaamse regering en aan ons eigen kabinet kan worden voorgelegd.

Laten we dan de zaken nogmaals overlopen. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat de knelpuntennota, die zowel

Baldewijns

de kwantitatieve als de kwalitatieve aspecten benadert, zodra ze gekend is, aan de commissie ter bespreking voorgelegd wordt.

Wat de toegang tot Antwerpen betreft : jaarlijks dienen 300.000 ton slib uit de Schelde, en evenveel uit de haven te worden gebaggerd. Het slib van de Beneden-Zeeschelde wordt geborgen in onderwatercellen in de Waaslandhaven. Het slib van de haven wordt gestort ten noorden van Zandvliet. In de Waaslandhaven is aan dit tempo nog ruimte voor twee jaar. Nieuwe bergingsplaatsen zijn ook hier noodzakelijk. We moeten ernaar uitkijken. In de eerste plaats moeten we intensief aandacht besteden aan het reduceren van de hoeveelheid slib. In dit verband kunnen laguneringstechnieken en dergelijke soelaas brengen. In Hamburg wordt al op een mechanische manier slib verwerkt. Maar – zoals een van de interpellanten zei – dat wordt een vrij dure operatie.

Voorzitter, ik heb inzake deze problematiek in de mate van het mogelijke een antwoord verstrekt. Ik herhaal mijn aanbod om de knelpuntennota te bespreken zodra ze beschikbaar is.

In verband met de vragen van de heer Van Grembergen betreffende Gent, zal ik niet met concrete oplossingen voor de toekomst komen. Ik verwijs wel naar het recente gewestplan Gent-Kanaalzone, waardoor het zeker niet meer mogelijk is om ten zuiden van de Moervaart nog nieuwe stortterreinen aan te leggen. Ook daar moet worden uitgekeken naar alternatieven, vooral voor de specie uit het Kluzendok.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Neen)*

De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Mijnheer de voorzitter, het essentiële element in het antwoord van de minister is dat de knelpuntennota voor het einde van dit jaar klaar zal zijn en aan de publieke en parlementaire discussie zal worden onderworpen. Dit lijkt me fundamenteel. Behalve de economische inhoud behandelt zo'n nota immers ook de ruimtelijke ordening en de gevolgen die deze ondergaat, zowel kwalitatief als inzake omgeving. Toch zou ik erop willen aandringen dat bij die discussie ook prioriteiten worden bepaald. We moeten deze via parlementaire weg en op een democratische manier invullen.

Naast de economische zijn er ook nog andere motieven van essentieel belang.

Een nieuwe politieke cultuur veronderstelt dat we ook de financiële gevolgen van het slibprobleem inschatten. Dit moet niet alleen met het oog op de kosten – er groeit blijkbaar een hele industrie – maar ook wat de compensaties betreft voor mensen die hun woning en hun land zul-

len moeten opgeven. Het kan niet dat men de offers van deze groep niet zou vergoeden, terwijl de eerste groep op onze kosten winst maakt.

Ik vind het belangrijk dat er snel wordt gehandeld. Ik wil geen specifiek probleem aankaarten, maar naar verluidt, is de vaargeul in het kanaal Gent-Terneuzen op dit ogenblik zo smal dat wanneer iets zou verschuiven de toegang tot de haven van Gent wordt versperd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik stel het op prijs dat de minister de voorkeur geeft aan preventie en dat hij de waterbodems wil herstellen, de overstromingsgebieden wil uitbreiden en het kombergingsvermogen van de rivieren wil verhogen. Dat is naar mijn mening ook de enige manier om het probleem op termijn grondig aan te pakken.

Ik wil de minister vragen om mechanische slibontwatering als alternatief voor de laguneringstechniek grondig te overwegen. De studies die Bart Martens heeft uitgevoerd in opdracht van Arbeid en Milieu en van de gemeente Stabroek, tonen zeer duidelijk aan dat die oplossing wel meer kost, maar dat men die extra kosten ook niet mag overdrijven, wat in het verleden dikwijls is gebeurd. Die oplossing schijnt wel economisch haalbaar te zijn.

Op die manier kan men de bezorgdheid wegnemen van de mensen, zoals de inwoners van Stabroek, die vrezen dat het slib zal worden gestort op de Ettenhovense polder. Ik heb de indruk dat u in uw uiteenzetting de gevolgen van het storten van al dan niet verontreinigd slib voor gebieden zoals de Ettenhovense polder onderschat.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik dank de minister voor het interessante cijfermateriaal dat hij ter beschikking heeft gesteld. Ik heb nog slechts één vraag : de minister spreekt van 300.000 ton die jaarlijks in de Beneden-Schelde wordt gebaggerd. Heeft de minister daarbij rekening gehouden met de verdiepingswerken die binnenkort zullen beginnen ? Ik zie dat de minister het hoofd schudt : dat betekent dat de bergingscapaciteit sneller zal zijn opgebruikt dan de minister heeft becijferd.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : De heer Penris heeft gelijk : we hebben geen rekening gehouden met de gevolgen van de verdiepingswerken. We mogen bovendien niet vergeten dat we daar op Nederlandse bodem zitten ; daarom-trent moet nog onderzoek worden verricht.

Niet alles is mogelijk, zodoende moeten we naar aanleiding van mijn knelpuntennota alle opties onderzoeken en bespreken. De heer Malcorps heeft daarover een interessante visie geformuleerd.

Baldewijns

De heer Van Grembergen heeft ook gelijk : we moeten ook de financiële gevolgen bekijken. We moeten het probleem bestuderen in zijn geheel, met alle mogelijke componenten, en naar een structurele oplossing zoeken. Anders blijven we eeuwig opgezadeld met een probleem dat alleen maar groter zal worden.

Ik heb de laguneringstechniek in één adem met mechanische ontwatering genoemd. Ik wees er wel op dat dit een dure techniek is, maar ik vind dat we moeten nagaan wat haalbaar is.

De knelpuntennota zal de essentie van het toekomstige beleid bevatten. We zullen in elk geval keuzes moeten maken met verstrekkende maatschappelijke, economische, ecologische en financiële gevolgen. Ik hoop dan ook dat we in de Raad daaromtrent een constructief debat zullen kunnen voeren en dat de beslissingen steun zullen krijgen uit bredere kringen. Ik stel de aandacht van de interpellanten voor dit belangrijke probleem zeer op prijs.

De voorzitter : Deze commissie zal vanzelfsprekend op de uitnodiging van de minister ingaan. Zodra de nota klaar is, zullen we in de commissie een uitvoerig debat openen.

– *Het incident is gesloten.*

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over het Gewestplan Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over het Gewestplan Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, geachte minister, collega's, de nieuwe Vlaamse regering wil een nieuwe politieke cultuur bevorderen en de democratie versterken. Ze wil onze steden leefbaarder maken. Wat het ruimtelijke beleid betreft, wil ze de open ruimte zo veel mogelijk vrijwaren en een actief natuurbeleid voeren. Dat alles lezen we in het regeerprogramma en in de Septemberverklaring.

Vandaar dat we de beslissing inzake Petroleum-Zuid, die deze vakantie werd genomen, helemaal niet begrijpen. Van een nieuwe trend in de politieke cultuur of in het ruimtelijke beleid is daarbij geen sprake.

We zijn trouwens niet de enigen die verbijsterd hebben gereageerd. Bijna alle Antwerpse partijen drukten hun ongelooft uit. Ook uw collega's van de SP voelden zich zwaar voor schut gezet. De pers en de publieke opinie reageerden schamper en verbitterd ; de planologen, zoals de mensen van het stedenbouwkundige project Stad aan de stroom, de pioniers van Stedenbouwwacht en Jef Van den Broeck en Jef Vanreusel van het Henri van de Velde-instituut, waren de wanhoop nabij. Zij vertolkten wat wij allemaal dachten : opnieuw is een kans om Antwerpen te vernieuwen, om de stadsvlucht te verminderen en nieuwe bewoners en activiteiten aan te trekken, de mist ingegaan. Men verwonderde zich openlijk over het feit dat de minister was gezwicht voor de druk van een kleine lobby, terwijl men in Antwerpen zelf na een lange en moeizame, maar openhartige discussie, een bevredigende consensus had bereikt.

Aan de Schelde, op de grens tussen de kernstad van Antwerpen en het district Hoboken, ligt sinds de jaren '20 een petrochemisch industrieterrein. In de loop der jaren werd het zwaar vervuild en de meeste bedrijven trokken er weg. Op dit ogenblik zijn er nog vier bedrijven gevestigd. Stroomopwaarts grenst het terrein aan het natuurgebied De Hobokense Polder, één van de laatste stukjes natuur op de rechteroever van de Schelde. Oorspronkelijk wilde men dat natuurgebied verkavelen, maar dat werd verhinderd onder druk van de Werkgroep Hobokense Polder.

Op het einde van de jaren '60 koos de jonge econoom Bob Cools in het zogenaamde Schelde-Dijle-plan, de voorloper van het huidige gewestplan, voor een soort Stad aan de stroom avant-la-lettre : Petroleum-Zuid zou tegen 1990 een woon-, recreatie- en groengebied worden. De petroleumbedrijven zouden verhuizen naar de haven. Deze visie werd in het gewestplan vastgelegd. In het koninklijk besluit van 3 oktober 1979 werd 1995 als einddatum aangestipt : tegen die datum moest het gebied de bestemming van een woon-park-zone hebben gekregen en moesten de bedrijven Petroleum-Zuid hebben verlaten. De grote meerderheid van de bedrijven verdwenen ook echt, maar ze lieten wel zwaar vervuilde, met olie door-drenkte grond achter. Voor de kosten laten ze de gemeenschap vrolijk opdraaien. Maar dat is een ander debat.

De meeste bedrijven volgden braafjes de plannen inzake ruimtelijke ordening op en vonden een nieuwe lokatie in het havengebied, meer naar het noorden. Enkele bedrijven stoorde zich echter niet aan de plannen van de gemeenschap. Onverstoord bouwden ze hun activiteiten uit en oefenden ze achter de schermen druk uit, met de werkgelegenheid als chantagemiddel. In 1983 werd Petroleum-Zuid zelfs uitgebreid, zodat de opslagtanks nu voor een deel in het natuurgebied staan. Al die tijd ging de vervuiling door en werd er nauwelijks gesaneerd.

Malcorps

In 1990 werd het gewestplan gewijzigd. Het goede nieuws was dat de Hobokense Polders eindelijk als natuurgebied werden erkend, maar er was ook slecht nieuws : de looptijd voor de overblijvende bedrijven werd opnieuw verlengd tot 2005. In 1992 werden zelfs nog bijkomende vergunningen toegekend.

Een schoolvoorbeeld van een slecht beleid inzake ruimtelijke ordening, maar vooral een slecht industrieel beleid. De bedrijven die hun mannetjes op de kabinetten hebben zitten en alles aan hun laars lappen, worden vorstelijk beloofd. De bedrijven die de beslissingen van de overheid respecteren, komen bedrogen uit en lijden een belangrijk concurrentienadeel. De blijvers hebben geen bijkomende investeringen moeten doen omwille van de goede ruimtelijke ordening, zoals andere naïeve bedrijfsleiders. Dat is uiteraard mooi meegenomen.

En dan komt de klap op de vuurpijl. Minister Kelchtermans stelt bij besluit van 27 april 1994 tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Antwerpen voor dat de bedrijven tot in de lengte van dagen hun activiteiten op Petroleum-Zuid mogen voortzetten. Het gebied blijft paars ingekleurd, dus industrieterrein. Van een nabestemming of uitdovend karakter is geen sprake meer. Een meerderheid in het college van Antwerpen is eerst geneigd deze filosofie in te volgen, want de petroleumfabrieken beginnen nog maar eens te lamenteren over het dreigende verlies aan jobs, uiteraard zonder met een woord over hun eigen verantwoordelijkheid ter zake te reppen.

In de gemeenteraad van Antwerpen dacht men er echter anders over. Te veel Antwerpse politici hadden zich in het verleden mee garant gesteld voor een nabestemming, gericht op wonen en groen, en wilden hun vroegere beloften trouw blijven. Dus niet alleen de groenen, maar ook socialisten, liberalen en mensen van Antwerpen '94 verzetten zich met klem tegen de volgzzaamheid van het college. Het Vlaams Blok maakte veel kabaal, maar algemeen valt op dat zij het niet aandurven in dit soort van principiële kwesties een standpunt in te nemen. De meerderheid van de raad stemde uiteindelijk voor het behoud van het geleidelijk uitdoven van de industriële activiteiten, zij het dat dit pas tegen het jaar 2010 moet zijn voltooid.

Intussen zijn we alweer een stapje verder in de toekomst. Het werd een compromis, omdat men jammer genoeg voor het voldongen feit stond dat nog maar net nieuwe vergunningen waren afgeleverd. In 2010 zou het gebied definitief de nabestemming van natuurgebied krijgen. Dat er sprake is van een natuurgebied is een gevolg van het cynische feit dat de bodem in het hele gebied zodanig is vervuild dat de saneringskosten te hoog zouden oplopen om er een woon- of parkgebied van te maken.

Eind goed, al goed, dachten we dus in april van dit jaar. Het gaat om een verdedigbaar compromis, dat rekening houdt met de tewerkstelling, zonder een ruimtelijke visie op lange termijn prijs te geven. En dan komt als donderslag bij heldere hemel de beslissing van 28 juli 1995. De Vlaamse regering beslist op voorstel van uzelf, minister Baldewijns, om het kostbare compromis van de Antwerpse gemeenschap achteloos van tafel te vege. Petroleum-Zuid blijft dus toch een paarse vlek. Amen en uit. En daar bleef het niet bij : een ander waardevol groen project werd even achteloos onderuit gehaald. Zo was er in Antwerpen al lang eensgezindheid om aan een Ringbos te gaan werken, een van de projecten van het Globaal Structuurplan Antwerpen om meer groen in het stadsweefsel te integreren. Op die manier kon men tot een leefbare stad komen, en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving bevorderen. Denk aan het regeerprogramma van uw regering.

Het gebied met de rare naam De Banaan, met name het zuidelijke gedeelte van de strook tussen de Binnensingel en de Ring te Borgerhout, stond in het vroegere gewestplan ingekleurd als recreatiegebied. In het nieuwe voorstel van gewestplan van de hand van minister Kelchtermans werd het ingekleurd als bosgebied, tot tevredenheid van de Antwerpse milieuraad en van alle betrokkenen. Maar wat blijkt op 28 juli ? Opeens is de bestemming gewijzigd en is Antwerpen een KMO-zone rijker. In beide dossiers hebben de lobbyisten dus uiteindelijk hun slag thuisgehaald.

Ter verdediging achteraf van deze beslissing kwam u tot overmaat van ramp met het voorstel dat de stad Antwerpen de beslissing alsnog kon corrigeren via een BPA. Dit is voor een minister van Ruimtelijke Ordening toch wel een erg ongepaste suggestie : de deur openzetten voor gemeenten om via een BPA gewestplannen te wijzigen. Hopelijk kunnen we deze uitspraak ten minste als een lapsus beschouwen.

De regering kan zich nu beroepen op het advies van de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen of de GOM. Maar dan wil ik toch nog graag iets kwijt over democratie en besluitvorming. In Antwerpen experimenteren we inderdaad met een nieuwe politieke stijl. Het is niet altijd gemakkelijk, maar we proberen het toch. De discussies worden in absolute openheid in openbare zittingen van de Antwerpse gemeenteraad gevoerd, en niet achter de coulissen, waar de lobbygroepen hun spel kunnen spelen zonder te worden gestoord door de buitenwereld. De beslissing omtrent Petroleum-Zuid werd een moeilijke bevalling. Dat hebt u in de pers kunnen volgen. De meerderheid van het college zat eerst op een andere golflengte. Mevrouw Vogels stond er eerst alleen voor. Maar dan voltrok zich een klein wonder. In plaats van tuchtstemmingen in de raad ontspon zich een levensechte discussie. De gemeenteraad floot het college terug en nam onafhankelijk een eigen standpunt in. Sommigen in-

Malcorps

terpreteerden dit als een teken van zwakte, als een crisis in het Antwerpse stadsbestuur. Wij hebben dit steeds bestreden. Voor ons is het precies een teken van kracht en van onderling vertrouwen dat men het durft oneens te zijn, dat men in het openbaar durft te discussiëren, en dat men tot aanvaardbare oplossingen kan komen.

Blijkbaar is ons arme Vlaanderen nog niet rijp voor een dergelijke gewaagde nieuwe vorm van politieke cultuur, want een klein clubje van arrogante belangenverdedigers blijft achter de schermen het mooie weer bepalen. Zij lachen ons vierkant uit met ons democratisch overleg. Ze hebben lak aan de publieke opinie of aan democratische meerderheden. Ze weten altijd wel achterpoortjes te vinden om tegen de mening van de meerderheid in toch hun zin door te drijven.

Ik vind het zo doodjammer, mijnheer de minister, dat u bewust of onbewust dit spel bent gaan meespelen. Van uw voorganger hadden we niet anders verwacht. Denk maar aan de schaamteloze beslissingen met betrekking tot Eurantex. Van u hadden we evenwel een andere aanpak verwacht.

Samen met de milieubeweging en vele mensen in Antwerpen, vragen we u met aandrang om op deze beslissing terug te komen. De heren Jef Van den Broeck en Jef Van Reusel stelden in het tijdschrift Knack terecht dat het zou getuigen van een echte trendbreuk – zowel inzake politieke cultuur als inzake ruimtelijk beleid – als u uw vergissing zou toegeven en het gewestplan voor Antwerpen-Zuid opnieuw in herziening zou stellen. De mensen van Stedebouwwachter zegden dat een valse start beter is dan voort te hollen in de verkeerde richting.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? *(Neen)*

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik dank uiteraard de heer Malcorps voor deze plastische en kleurrijke interpellatie. We hebben nu ook een beeld van hoe in de grote stad Antwerpen het schepencollege en de gemeenteraad vergaderen. Ik begrijp dan ook wel zijn redenering dat na de beslissing in de Vlaamse regering alle partijen vol ongelooft reageerden. Ik moet zeggen, mijnheer Malcorps, dat ik na het horen van alle reacties ook vol ongelooft heb gereageerd, omdat u in uw pleidooi een fundamentele fout hebt gemaakt inzake mijn aanpak. U zegt dat de mannetjes op de kabinetten worden aangesproken, dat de lobbyisten hun slag hebben thuisgehaald, dat er arrogante belangenverdedigers waren, enzovoort. Ik ben echter voorafgaandelijk door niemand in dit dossier benaderd, dus ook niet door diegenen die door een of andere partij als lobbyisten worden beschouwd. Achteraf heb ik wel vastgesteld dat, van de mensen die reageerden, sommigen fe-

liciteerden, anderen protesteerden, en nog anderen vroegen om op de beslissingen terug te komen.

Laat me de afhandeling van dit dossier even toelichten, alvorens op de concrete vragen te antwoorden.

De procedure tot gedeeltelijke wijziging van het koninklijk besluit Gewestplan werd tijdens de vorige zittingsperiode gestart. Bij besluit van de Vlaamse regering van 27 april 1994 werd het gewestplan in herziening gesteld en voorlopig vastgelegd.

Wat de site Petroleum-Zuid betreft, lagen drie adviezen voor. Er was het advies van de stad Antwerpen, waarin werd verzocht de vestiging van de bedrijven te beperken tot het referentiejaar 2005. Ik denk dat we het hierover eens zijn.

Er was vervolgens het advies van de plangroep van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin werd voorgesteld om de vooropgestelde wijziging uit te sluiten uit de gewestplanherzieningsprocedure. Voor deze site kon in een volgende fase een strategisch stedelijk project worden uitgewerkt. De manier waarop dit project zou worden uitgevoerd, en de timing waarbinnen dit moest gebeuren, werd in dit plan niet vermeld.

Ten slotte was er nog het advies van de regionale commissie van advies, die zich gunstig uitliet over de bestemming, zonder enige tijdsbeperking in te bouwen. De administratie stelde voor de op het gewestplan voorlopig vastgelegde bestemming als industriegebied te behouden.

Op basis van de diverse elementen moest een beslissing worden getroffen. Inzake de tijdsbeperking voor de industriële activiteit bleek bij nader toezien dat het gewestplan, dat louter de bestemming van de grond vastlegt, niet het geschikte element was. De voorgeschiedenis, waarbij de uiteindelijke deadlines van 1990 en 1995, door het verlenen van verscheidene bouwvergunningen, werden overschreden, vormde op zichzelf voldoende bewijs. Vermits bouwvergunningen door hun uitvoering een permanent karakter krijgen, waren ze evenmin het geschikte instrument. De stad Antwerpen heeft immers voor deze site in de periode van 1984 tot 1995 twintig bouwvergunningen verleend, waartoe het bindend advies van de gemachtigde ambtenaar vereist was. Dertien van deze vergunningen waren op geen enkele wijze in tijd beperkt. Op 19 april 1995 werd zelfs nog een vergunning afgeleverd. Het is trouwens zeer opvallend dat de stad Antwerpen bij het afleveren van de betrokken bouwvergunningen voor slechts één van de vier bedrijven consequent een beperking in de tijd heeft opgelegd.

De meest geschikte instrumenten om een mogelijke beperking in de tijd af te dwingen, zijn in feite de milieuvergunning en de lopende concessie-overeenkomsten. Deze gewestplanwijziging wijzigt trouwens in geen enkel opzicht de mogelijkheid van de stad Antwerpen om een termijn-

Baldewijns

gebonden beleid in verband met deze concessies uit te werken. Inzake de bijkomende mogelijkheid om op basis van de milieuvergunning een tijdsgebonden ruimtelijk beleid voor deze site te voeren, kan men zich trouwens ook baseren op artikel 37, ten derde van de wet op Stedebouw, waarbij duidelijk wordt gesteld dat geen planschadevergoeding moet worden betaald, als de exploitatie van gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven verboden is na het aflopen van de vergunningsperiode. Om het advies van de plangroep van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op te volgen, kwam het erop aan een aantal bewarende maatregelen te treffen die voor de toekomst mogelijkheden openlieten om een strategisch project uit te voeren.

De bestemming van de omringende gronden van de site Petroleum-Zuid als natuurgebied paste het best in deze strategie. Daarom kreeg het ambachtelijke bedrijf gelegen aan de Schroeilaan bij zonering de nabestemming natuurgebied toebedeeld. Het voordeel van dit besluit was dat het paste binnen het advies van de regionale commissie voor advies en dat alle mogelijke opties voor de toekomst werden vrijgehouden. Gelet op de voormelde beperkingen van de mogelijkheden van het gewestplan, wordt de stad Antwerpen in het desbetreffende besluit van de Vlaamse regering verzocht de plaatselijke goede ruimtelijke ordening verder in een bijzonder plan van aanleg vast te leggen.

In die zin voldoet de beslissing van de Vlaamse regering perfect aan de volgende vereisten. Zo wordt er inzake het voortzetten van de industriële activiteit enige zekerheid geboden. Daarnaast worden de mogelijkheden van de stad Antwerpen om een geëigend ruimtelijk beleid te voeren enigszins verruimd en zeker niet afgebouwd. Ten derde, er ontstaat ruimte voor natuurontwikkeling. Het wordt nooit met zoveel woorden gezegd, maar met dit gewestplan kwamen tot stand : een zone van 100 hectare natuurgebied, 61 hectare parkgebied en 2,5 hectare industriegebied met nabestemming natuurgebied. Bij welk ander gewestplan zal dit nog lukken ? Eventuele opties voor de verdere toekomst worden niet nodeloos bezwaard.

In verband met de noodzakelijke trendbreuk inzake het ruimtelijk beleid, ga ik ermee akkoord dat deze aanzet tot trendbreuk, die door mijn voorganger is ingezet, moet worden gecontinueerd. Het te ontwikkelen beleid, dat ik te gelegener tijd in de Vlaamse Raad zal bespreken, wil ik nu niet uiteenzetten, maar ik meen nu toch al te kunnen stellen dat binnen het geëigende instrumentarium van de ruimtelijke ordening, de planning moet worden bijgestuurd. De oefening in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bewijst dit duidelijk. De vernieuwde ruimtelijke planning moet een meer dynamisch

karakter vertonen en de louter bestemmende functie overstijgen.

Een trendbreukbeleid moet echter niet alleen in het planingsluik worden doorgevoerd, maar vereist duidelijk ook een beleid inzake de uitvoering via vergunningen, bouwverordeningen, enzovoort. Tevens veronderstelt dit alles ook een effectief beteugelingsbeleid. Dit is een permanente opdracht. Een trendbreuk kan dus niet worden beschouwd als een natuurlijk gegeven of een verworven recht. Er zullen dagelijks de nodige inspanningen moeten worden geleverd op de drie voornoemde domeinen. Daartoe wens ik mezelf en mijn beleid te engageren. Ik betreur dat het Petroleum-Zuid dossier slechts één aspect belicht. Het verwezenlijkt immers een gedeelte van deze trendbreuk, omdat ongeveer 163 hectare van de gronden een groene bestemming krijgt. Dat had Antwerpen ook nodig. Bovendien werden in verband met de mogelijke verdere ontwikkeling van deze zone geen onomkeerbare beslissingen genomen. Het voorstel van de stad Antwerpen om de bestaande gemengde bestemming aan te houden, bood op dit punt weinig toekomstperspectief. Ter zake heb ik verwezen naar de ervaringen uit het verleden.

Tevens wil ik de algemene vraag stellen of het standpunt van gemeente of stad over een concreet punt van een gewestplanwijziging het enige bepalende argument moet worden voor het uiteindelijke voorstel van beslissing. Dit principe zou wel eens een averechts effect kunnen hebben op de bescherming van de open ruimte en de versterking van het stedelijke weefsel. In het recente verleden hebt u daarvan zelfs een voorbeeld gekregen. Het is de opdracht van de hogere overheid om, op basis van alle elementen en adviezen, een evenwichtige beslissing te nemen. Ik ben van oordeel dat dit in dit dossier is gebeurd.

Zoals u terecht opmerkt, bevat het regeerakkoord twee centrale doelstellingen, namelijk de openbaarheid van het beleid en de herwaardering van het stedelijke weefsel. Het is duidelijk dat in verband met deze beslissing mogelijke bijkomende claims op de open ruimte werden tegengegaan en dat verdere initiatieven inzake de herwaardering van het stedelijke weefsel niet uitgesloten zijn. Deze duidelijke visie zal verder worden uitgewerkt in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het document dat op 5 april jongstleden werd goedgekeurd, is daarbij het uitgangspunt.

Inzake de opbouw van een groot maatschappelijk draagvlak kan ik u meedelen dat ik ervan overtuigd ben dat de ruimtelijke ordening in eerste instantie haar maatschappelijk nut moet bewijzen aan het grote publiek. Ik ben van oordeel dat de ruimtelijke ordening levensbelangrijk is om enerzijds op termijn de economische potenties van Vlaanderen veilig te stellen en dat er anderzijds een duidelijke taak is weggelegd om de zachte functies te beschermen en te ontwikkelen. Die levensbelangrijke functie van de ruimtelijke ordening moet echter voor het

Baldewijns

grote publiek tastbaar worden. Het starten van het informatiebeleid vormt daarbij een essentieel gegeven. Ook daarvan hebt u op 17 oktober jongstleden een voorbeeld gekregen.

Vervolgens moeten we beschikken over een uitvoerbaar strategisch kader, dat op politiek engagement stoelt. Het is heel belangrijk dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen na bespreking in de Vlaamse Raad en een openbaar onderzoek nog tijdens deze zittingsperiode operationeel wordt. De inspanningen zullen trouwens moeten doorstromen naar het provinciale en gemeentelijke niveau.

Ik wil ook de concrete vraag beantwoorden in verband met het Ringbos aan de Buitensingel. De stad Antwerpen heeft jaren de gelegenheid gehad om dit gebied, dat eigendom was van het ministerie van Financiën, af te bakken. De administratie had voorgesteld voor de bestemming recreatiegebied te opteren. Ik kan u meedelen dat een promotor deze gronden al had aangekocht. De motivatie van deze bestemming van het koninklijk besluit Gewestplan was de vrees dat een aantal planschadeclaims zouden worden ingediend. De regering besliste deze zone als KMO-zone te reserveren om een aantal ongewenste recreatieve voorzieningen te kunnen vermijden. U weet duidelijk waarover het gaat.

De Voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Het is duidelijk dat we het niet eens zijn. Ik betreur dat de minister niet ingaat op mijn vraag. Ik zal een motie voorleggen aan de Vlaamse Raad, omdat ik denk dat ik met mijn kritiek niet alleen sta.

Mijnheer de minister, ik wil nog eens herhalen dat het hier niet alleen gaat om een politieke cultuur of een ruimtelijk beleid, maar ook om een industrieel beleid. Inzake ruimtelijke ordening of milieu blijkt dikwijls dat aan de bedrijven voortdurend andere signalen worden gegeven. Op een bepaald moment wordt gezegd dat iets zus of zo zal zijn. Nadien begint alles toch weer te verschuiven. Ik laat in het midden of dit via officiële kanalen dan wel achter de coulissen gebeurt. Men komt terug op oorspronkelijke beslissingen en voornemens om niet van een standpunt af te wijken. Ik denk dat dit ook voor de bedrijven nefast is, omdat ze niet weten waar ze staan. Zij die daarop speculeren, worden altijd beloond. Denk maar aan de ecotaks, waarmee de groenen zo vertrouwd zijn. Wie wilde meewerken aan een meer ecologische omkadering, is bedrogen uitgekomen. Zij die ertegen ingaan en blijven hopen dat ze de zaken in hun voordeel zullen kunnen omkeren, worden nog maar eens beloond. Dat moeten we beletten. Die trendbreuk is nodig. Mijnheer de minister, ik betwist uiteraard niet dat niet alleen op stedelijk niveau

beslissingen kunnen worden genomen. Dat zou verderfelijk zijn.

Dat moet in overleg gebeuren. In Antwerpen werden vroeger beslissingen genomen, die niet getuigden van een goede kijk op ruimtelijke ordening. Het is onze taak om in het kader van een structuurplanning, die er nu snel zal kunnen komen, samen de juiste beslissingen te nemen. Dit is echter een zeer slecht begin om die nieuwe trendbreuk in te zetten.

Voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit dossier zorgt niet alleen in Antwerpen voor veel ophef. Als minister van Ruimtelijke Ordening heb ik in 1988 de toenmalige executieve laten beslissen de industriële activiteit daar stop te zetten in 1999. Later werd deze datum door mijn collega, de heer Waltiel, verlengd tot 2005. Ik behoor in de Antwerpse gemeenteraad tot de meerderheid en heb samen met Agalev de uiteindelijke beslissing van de Antwerpse gemeenteraad -een verdere verlenging tot 2010 - goedgekeurd.

Ik neem in deze kwestie een principiële houding aan : er kan niet worden afgeweken van beslissingen die vroeger in overleg met de industrie tot stand zijn gekomen. Bij het achteraf bestuderen van het dossier, is gebleken dat de fouten moeten worden gesitueerd tussen 1988 en 1994. Door het vorige college werden in die periode talrijke bouwvergunningen afgeleverd. Burgemeester Cools is nu de eerste die moord en brand schreeuwt, terwijl het zijn bestuur was dat aanleiding heeft gegeven tot deze problemen. Dat is inderdaad geen afdoende manier van beheeren.

Er is echter vooruitgang geboekt en de zaken zijn nu enigszins duidelijker. De industrieën die er zijn gevestigd, investeren volop en daar hoort u van mij ook geen kwaad woord over. Het is belangrijk de nadruk te leggen op wat we hebben verworven, zoals het groenbehoud. Het is niet onze schuld dat het vorige college niet beantwoordde aan de hooggestelde verwachtingen met betrekking tot de ontplooiing van een stad aan de stroom. In de huidige situatie is er voldoende reden tot tevredenheid. Het gaat echter niet op vastgelegde principes via sluiske wegen te verdoezelen en te ontwijken. Dat is in het verleden wel gebeurd en we moeten ervoor zorgen dat het niet meer mogelijk is.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Niet al ons werk wordt afgekeurd en dat is hoopgevend. Voor het verdere beleid inzake ruimtelijke ordening, moeten we in de nabije toekomst twee zaken doen opdat we een ruimtelijk structuurplan zouden kunnen ten uitvoer leggen. We moeten eerst een planningsdecreet uitwerken waarbij we de mogelijkheden voor alle niveaus, gemeenten en provincies

Baldewijns

duidelijk maken. Daarnaast hebben we behoefte aan een coördinatie van alle regelgeving inzake stedenbouw. Dit is geen kritiek, maar eenvoudige regels zorgen voor duidelijkheid. Ik heb in geen geval de bedoeling gehad om in mijn antwoord kritiek te leveren op beleidsverantwoordelijken. Ik heb alleen aan de hand van de geschiedenis willen aantonen wat er voorhanden is om tot een strategisch plan voor deze stad en voor andere plaatsen te komen.

De voorzitter : Door de heer Malcorps werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet ten laatste 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Door mevrouw Tyberghien-Vandenbussche en door de heren Voorhamme en Quintelier werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

– *Het incident is gesloten.*

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herprofilering van de ring rond Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Dewinter tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de herprofilering van de ring rond Antwerpen.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Ik zal deze Antwerpse namiddag afronden met een derde interpellatie over een Antwerps probleem.

Mijnheer de minister, dagelijkse snorren er zo'n 200.000 voertuigen over de Antwerpse ring. Het verkeer op het gedeelte tussen de afritten Hasselt en Brussel is drukker dan de ring rond Parijs. Jaarlijks neemt het verkeer op de Antwerpse ring met ongeveer vijftien percent toe. Vooral het goederenverkeer zorgt ervoor dat de ring tussen zeven en tien uur 's morgens en tussen vier en zeven uur 's avonds dichtslibt. Kortom, de Antwerpse ring is ongetwijfeld een van de drukste verkeersaders van ons land.

De situatie van de reeds vijftientig jaar oude ring rond Antwerpen is ronduit lamentabel. De belangrijkste oorzaak hiervan is het zware vrachtverkeer dat jaar na jaar toeneemt.

Vooraf bij regenweer neemt het gevaar voor watergladheid toe. Zeker in de rijrichting van Gent zijn de twee rechterijstroken versleten. De Antwerpse regie van de wegen liet al herhaaldelijk weten dat er dringend herstellingswerken moeten worden uitgevoerd, zoals de vervanging van de verhardingen, een nieuwe slijtlaag, de uitzetvoegen, herstelling van de verlichting op op- en afritten van de ring, enzovoort.

Het enige waartoe een aanzet werd gegeven, is de vernieuwing van de twee rechterijstroken in de richting van Gent. Ook zal het asfalt van de viaduct in Merksem worden afgeschraapt en zal er een nieuwe afdeklaag worden aangebracht.

De voorzitter : Wenst u het woord, mijnheer Beysen, nu het vandaag toch een Antwerps onderonsje is ? (*Neen*)

De heer Filip Dewinter : Mijnheer de voorzitter, wij kunnen er ook niet aan doen dat er in Bree geen ring is ; dat komt misschien nog.

De ring rond Antwerpen zou ten vroegste tegen de eeuwwisseling of misschien pas nadien opnieuw worden aangelegd. De ingrepen die ik heb opgesomd zijn evenwel slechts pleisters op het spreekwoordelijke houten been. Van de noodzakelijke infrastructuurwerken ter uitbreiding en modernisering van de Antwerpse ring komt blijkbaar niets terecht. Uit verklaringen van diverse hoge ambtenaren in de media kan ik opmaken dat de lang beloofde extra rijstrook, die de volledige Antwerpse ring zou uitrusten met drie rijstroken voor het doorgaand verkeer en twee rijstroken voor het in- en uitvoegend verkeer – wat nu tussen Borgerhout en Berchem al het geval is –, nog wel even op zich zal laten wachten. Deze extra rijstrook zou nochtans voor een belangrijke ontlasting van de Craeybeckx- en de Bevrijdingstunnel zorgen.

Mijnheer de minister, het is ongetwijfeld voor iedereen duidelijk dat het klassieke oplapwerk niets meer oplost.

Los van de eventuele aanleg van een extra rijstrook lijkt het me trouwens meer dan wenselijk dat er een nieuwe asfaltlaag komt in de beide rijrichtingen van de 17 kilometer lange ring. Fluisterasfalt geniet daarbij de voorkeur, maar dat betekent natuurlijk een bijkomende kost van 100 miljoen frank. Op de begroting van 250 miljard frank die is voorbehouden voor wegwerkzaamheden in Antwerpen, ontbreken echter zowel de 150 miljoen frank voor gewone asfalt, als de 250 miljoen frank die nodig zouden zijn voor fluisterasfalt.

Behalve van een aantal concrete en direct uit te voeren initiatieven, moet ook eindelijk werk worden gemaakt van wat ik een omvattend plan voor de Antwerpse ring zou willen noemen. De Antwerpse ring is een voorbeeld van hoe het niet moet. In het buitenland vinden we trouwens voorbeelden van hoe het wel kan. Zo heeft Duitsland, op bepaalde drukke verkeersslagaders rond grote

Dewinter

steden, verschillende maximumsnelheden per rijstrook vastgelegd. Dit brengt een automatische selectie van het verkeer mee.

Er zijn meerdere voorstellen naar voren geschoven. Eertijds werd in Antwerpen geopperd om het vrachtverkeer vanuit Duitsland en Frankrijk, met bestemming Zeebrugge, verplicht via de Liefkenshoektunnel te leiden. Dat zou een grote ontlasting van de Antwerpse ring betekenen. Er is ook voorgesteld om het vrachtverkeer te verplichten op één rijstrook te rijden, zodat het niet de hele ring bezet. Geen van deze voorstellen heeft ooit tot enig resultaat, zelfs niet tot enige studie geleid.

Bovendien vind ik het systeem dat de chauffeurs op de Antwerpse ring van informatie moet voorzien, problematisch en archaïsch. Het systeem op de Parijse ring bewijst nochtans dat het mogelijk is om, bijvoorbeeld, via elektronische displays en vanuit een centrale dispatching voor de hele ring, de chauffeurs concrete en directe informatie te bieden omtrent de lengte van de file en de tijdspanne die ze vermoedelijk in beslag zal nemen. Dat kan zonder omvangrijke infrastructuurwerken of kosten. Het zijn allemaal mogelijke opties, maar in Antwerpen wachten we er – over alle partijgrenzen heen, denk ik – nog steeds op.

Daarom wil ik graag een aantal concrete vragen stellen. Welke initiatieven en maatregelen denkt de minister te nemen om de almaar groeiende verkeerschaos rond Antwerpen te ontlasten? Tegen wanneer wordt die reeds zo dikwijls beloofde en weer uitgestelde herprofilering van de ring voorzien? Zullen de eertijds geplande werken tot aanleg van een extra rijstrook, daadwerkelijk worden aangevat en zo ja, wanneer? Welke prioriteiten worden ter zake opgenomen in uw aangekondigd driejarenplan 1996-1998?

De voorzitter : Wenst nog iemand het woord?

De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Eind augustus stuurde ik over deze vraag een brief naar de minister. Ik heb tot nu toe slechts een voorlopig antwoord ontvangen. Met enig sarcasme zou ik hieruit kunnen besluiten dat het beter is te interpellieren dan een brief te schrijven. Mijnheer de minister, aan de heer Dewinter kunt u nu dus alleen mededelen dat u hem nog niet van antwoord kunt dienen en dat u het antwoord op de vraag zult verstrekken tegelijkertijd met het antwoord op mijn brief. Ik vermoed tenminste dat u het antwoord op deze vraag nog niet hebt. Indien dat wel zo zou zijn, dan zou ik het ongetwijfeld al hebben ontvangen.

Voorts heeft uw voorganger voortdurend gepraat over de grote ring, maar is er eigenlijk niets aan gebeurd. Ik hoop dat u de zaken anders zult aanpakken. Er stond heel wat te gebeuren. Er zou zelfs tol worden geheven – een onza-

lige gedachte. Het tempo waartegen men uiteindelijk op deze ring voortsukkelt, noem ik alvast vooroorlogs.

Verder wil ik u nog vragen oog te hebben voor prioriteiten. Ik weet dat u met het beschikbare budget niet tegelijkertijd alle wegen kunt herprofilen. Maar als u de verkeersdichtheid op die ring en het bijhorende gevaar overweegt, dan moet u beseffen dat u niet langer op een apothekersweegschaal moet afwegen, en dat u de regionale spreiding per provincie niet als criterium moet aanhouden om over de uitvoering van bepaalde dringend noodzakelijke werken te beslissen. Bovendien beperkt het zich mijns inziens niet tot het herprofilen van het wegdek. Er is ook iets elementair mis met de verlichting op die ring. Er moeten desbetreffend dringend initiatieven worden genomen.

In ben in dit verband over het algemeen vrij pessimistisch ingesteld. Ik denk dat men momenteel niet erg veel kan doen, tenzij men zou overwegen om bepaalde vakken voor te behouden voor het vrachtvervoer en andere voor het personenvervoer. Ik vraag me trouwens af waarom daarmee niet wordt geëxperimenteerd. Er is een levensgroot probleem – niet alleen op de Antwerpse ring, maar wel inzonderheid daar – met betrekking tot het rijgedrag van de vrachtvervoerders. Dat is levensgevaarlijk, en de oorzaak van vele, normaal gezien te vermijden verkeersongevallen.

Het gaat er in essentie niet om hier en daar wat te sleutelen aan het probleem, hoewel dat ook wel moet gebeuren. De vraag is wanneer er eindelijk eens een regering zal willen inzien dat Antwerpen meer nodig heeft dan die ring. Wanneer zal men op dat niveau eens begrijpen dat Antwerpen een grote ring nodig heeft, zoals elke grote stad er trouwens een heeft. De situatie is onhoudbaar op termijn, welke verkeersingrepen er ook gebeuren, hoe dikwijls de accijnzen op de benzine en olieproducten ook nog verhogen.

Het is absoluut noodzakelijk dat de werken aan de aansluiting van de Liefkenshoektunnel op de E17 worden aangevat. Alle grote tegenstanders van weleer zijn nu heel wat gematigder in hun reacties. Ze zien in dat hun houding niet vol te houden is. Bovendien neemt het gebruik van de Liefkenshoektunnel merkbaar toe, ondanks de slechte verbindingen. Op dat terrein moet dus iemand het eens aandurven om een aantal ingrijpende infrastructuurwerken uit te voeren. Intussen kan de toestand niet blijven zoals hij is. Ik dring er bijgevolg op aan om daartoe de nodige kredieten uit te trekken.

De voorzitter : Ter informatie van de heer Dewinter : Bree heeft wel degelijk een ring.

De heer Filip Dewinter : Ik hoopte voor u eigenlijk dat u er geen zou hebben, want men heeft er alleen maar problemen mee.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer Beysen, ik heb uw brief onder voorbehoud beantwoord, omdat we rekening zullen houden met uw opmerkingen bij het opstellen van onze driejarenplanning 1996-1998. We verwachten dat die planning de komende weken zal worden afgewerkt. Dat betekent niet dat al de wensen van de heer Beysen in die planning zullen worden opgenomen. Ik wil duidelijk zijn : het is niet mogelijk om alle wensen van alle gemeenten of steden in onze planning op te nemen.

Ik ben mij wel terdege bewust van de problematiek in en rond Antwerpen. Ik deel de zorg om de verkeersveiligheid die uit de uiteenzettingen van de heren Dewinter en Beysen is gebleken. We krijgen overigens van overal gelijkaardige berichten : Antwerpen is een van de belangrijkste knelpunten in onze vervoersstructuur. Wanneer in de toekomst de telematica wordt ingevoerd, lijkt Antwerpen me een aangewezen beginpunt. Maar ik kan de toekomst niet voorspellen.

Ik wil hier kort schetsen wat er binnen de marges van de begroting van 1995 nog zal gebeuren. We moeten daarbij een onderscheid maken tussen de herstellingswerken die acute problemen moeten oplossen, en aanpassingen van de bestaande infrastructuur, waarvoor ook de heer Dewinter heeft gepleit.

De ring rond Antwerpen is inderdaad dringend aan fundamentele herstellingswerken toe. Door de warme zomers van de voorbije twee jaar is er spoorvorming ontstaan op de ring en op het viaduct van Merksem, vooral in de richting van Gent. Om deze spoorvorming weg te werken, zullen op 31 oktober 1995 werken aan de viaduct van Merksem en op 5 december 1995 herstellingwerken aan de slijtlaag op de ring zelf, worden aanbesteed. Deze werken zullen 's nachts worden uitgevoerd. De onderhoudswerken aan de verlichting zijn op 2 oktober gestart en zullen twee weken duren. De uitzetvoegen van de viaduct zijn niet beschadigd.

Mijn administratie is er niet van op de hoogte dat een extra rijstrook op de Antwerpse ring werd beloofd. Maar misschien vat de interpellant de aanpassing van de ingangen van de Craeybeckxtunnel op als een extra rijstrook. Omdat de ingangen nog niet werden aangepast, staan er elke dag files in de Craeybeckxtunnel en op de ring. Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan het bestek voor de aanpassing van de in- en uitrit aan de kant van Antwerpen. Deze werken worden nog dit jaar aanbesteed, zodat ze in het voorjaar van 1996 van start kunnen gaan. Hopelijk zullen deze aanpassingswerken de verkeerschaos op de Antwerpse ring verminderen.

We zijn wel van plan wel om de problemen op de ring grondig aan te pakken, wanneer we ons driejarenplan opstellen. Als dat is gebeurd, kan er een nieuw profiel en zelfs nieuwe funderingen worden aangelegd. We mogen

niet vergeten dat er voor die werken heel wat omleidingen nodig kunnen zijn via de Liefkenshoek-tunnel en de R3. De variabele signalisatie kan pas worden geïnstalleerd zodra het noordelijke tracé naar de Liefkenshoek-tunnel is aangepast. Zolang dat niet is gebeurd, zal de investering voor de variabele signalisatie niet renderen. Dat moet en dat zal in de toekomst nog worden bekeken.

De verkeerschaos op de Antwerpse ring is meestal te wijten aan een verkeersongeval, waarvan er per jaar vijf- tot zeshonderd gebeuren. De chaos is dus ook het gevolg van het rijgedrag. Door de infrastructuur aan te passen kunnen we bijgevolg de verkeersellende maar gedeeltelijk oplossen. Op het rijgedrag hebben we bovendien weinig invloed, want dat is een federale bevoegdheid. We zullen de verkeerschaos pas echt kunnen oplossen, wanneer we het gedrag en de mentaliteit van de verkeersgebruikers kunnen wijzigen.

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer de voorzitter, geachte minister, collega's, de minister zegt dat Antwerpen één van de vele problemen op onze wegen is. Ik geloof dat de situatie in Antwerpen toch heel uitzonderlijk is en ik geloof dat niet alleen omdat ik een Antwerps mandataris ben. Behalve met de situatie op de Brusselse ring, kan dit met niets worden vergeleken. De Antwerpse problemen zijn het meest dringend en moeten absoluut worden verholpen.

Ik heb toch de indruk dat in bepaalde delen van de Vlaanderen, met name Limburg, de wegeninfrastructuur er uitermate goed uitgerust bijligt. Dit heeft vanzelfsprekend niets te maken met het feit dat alle ministers van Openbare Werken en Vervoer in het verleden Limburgers waren en nu ook nog zijn. Er zijn ook andere voorbeelden, zoals de weg tussen Gent en de Gentse haven, waar hypermoderne verlichting staat, maar waar na zeven uur 's avonds de auto's op twee handen te tellen zijn. Soms trek ik de rationaliteit en de efficiëntie van sommige grote infrastructuurwerken sterk in twijfel. Vandaar ook dat ik de indruk heb dat de Antwerpse ring verweesd achterblijft.

Mijnheer de minister, een aantal dingen die u hebt gezegd, doen me toch besluiten dat de in de begroting voorziene aanpassingen niet meer betekenen dan de spreekwoordelijke pleisters op een houten been. Ik kan u verzekeren dat het in de vraag over de extra rijstrook, zoals er nu trouwens al een bestaat tussen Borgerhout en Berchem, niet gaat om de aansluitingen naar de Craeybeckxtunnel en dergelijke, die u nu reeds hebt aanbesteed. Het gaat wel degelijk om een bijkomende rijstrook. In dat verband zou ik een paar technische vragen willen stellen. Ik heb u horen beloven dat in uw – binnenkort afgewerkt – driejarenplan een mogelijke herprofilering zou voorkomen. In de plaats van een halve belofte wil ik van u graag

Dewinter

een concreet voorstel horen, dat een langere-termijnvisie inhoudt. Ik zou ook willen weten wanneer u denkt in variabele signalisatie te voorzien. Deze kan naar mijn mening zonder al te grote kosten of ingrepen heel wat problemen wegnemen. U zegt dat deze er zou komen nadat het noordelijke stuk is afgewerkt. Wanneer is dat precies ?

U beweert ook dat de uitzetvoegen op de viaducten niet stuk zijn. Ik heb mijn informatie evenwel van de Antwerpse wegenregie gekregen.

Minister Eddy Baldewijns : Ik ook.

De heer Filip Dewinter : Blijkbaar vertellen die aan u iets anders dan aan ons. Ze hebben ook herhaaldelijk in de Antwerpse media anders gepraat. Dat verwondert me een beetje, maar goed, ik geloof u op uw woord.

De voorzitter : Enige synchronisatie binnen de Antwerpse wegenregie is toch wel vereist. Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, bij dergelijke discussies zouden we toch goed naar elkaar moeten luisteren. Over de herprofilering hebben we duidelijk gezegd dat we die in het vooruitzicht stellen. Als er een initiatief komt inzake variabele signalisatie, zal dat beginnen bij de Antwerpse ring, omdat dit het aangewezen terrein is. U zult echter moeten toegeven, mijnheer Dewinter, dat we moeten werken met de middelen die we hebben. We hopen alleszins in 1996 met dit project te kunnen starten. Het zal evenwel in fasen verlopen.

Inzake het leggen van prioriteiten – waar de heer Beysen het ook over heeft gehad – wil ik het volgende zeggen. Het feit dat we de Antwerpse problematiek goed kennen,

heeft ons ertoe aangezet om van Antwerpen een prioriteit te maken. Duidelijker kan ik het niet stellen, denk ik. Hoe deze prioriteit in onze meerjarenplanning wordt verwerkt, zullen we pas kunnen bekijken als die plannen bekend zijn. In elk geval is het onmogelijk alle werken te verrichten in 1996, in Antwerpen niet en elders evenmin. Daarvoor is een veel groter budget vereist.

Ik denk dat ik hiermee de belangrijkste elementen van uw repliek heb behandeld. Mijnheer Dewinter, Het is betreurenswaardig dat u verwijt dat men in Limburg meer zou doen. Ik voel me daardoor niet aangesproken als Limburger, want ik sta buiten die strijd. Wel is het zo, dat de kredieten die in Limburg ter beschikking werden gesteld voor de uitbouw van de Europese hoofdtransportas zeer beperkt zijn, en zelfs de vergelijking niet doorstaan met andere middelen ter zake. Ik ga daar echter liever niet op in.

Ten slotte, we kunnen vragen dat de verantwoordelijken van de Regie in het Antwerpse de instrumenten op elkaar afstemmen. Een nieuwe rijstrook heeft men nooit beloofd. Dat werd me bevestigd. Laten we de zaken onderzoeken, maar niet uitgaan van een belofte in die zin. Het zou immers erg zijn als de betrokken minister of zijn kabinet van iets dergelijks niet op de hoogte zouden zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

We gaan verder in besloten vergadering.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.27 uur.*