

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

7 januari 1997

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Herman Lauwers tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de geplande realisatie van een deel van de grote ring rond Antwerpen

Mondelinge vraag van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een stuk ringweg van Merksem naar Wommelgem

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Patrick Lachaert tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de zonevreemde particuliere woningen

Commissie voor
Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken
en Vervoer

Dinsdag 7 januari 1997

VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.11 uur.*

Interpellatie van de heer Herman Lauwers tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de geplande realisatie van een deel van de grote ring rond Antwerpen

Mondelinge vraag van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een stuk ringweg van Merksem naar Wommelgem

De voorzitter : Wegens ziekte laat de heer Vermeiren zich verontschuldigen. Daarom starten we meteen met de interpellatie van de heer Lauwers.

Aan de orde is de interpellatie van de heer Lauwers tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de geplande realisatie van een deel van de grote ring rond Antwerpen, met daaraan toegevoegd de mondelinge vraag van de heer Malcorps tot minister Baldewijns, over de plannen voor een stuk ringweg van Merksem naar Wommelgem.

De heer Lauwers heeft het woord.

De heer Herman Lauwers : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik wens u het allerbeste voor het nieuwe jaar. Ik vraag de minister om dit niet als zijn eerste nimby-interpellatie van dit jaar te beschouwen. Ik interpeleer niet omdat mijn gemeente erbij betrokken is. Mijn arrondissement is er wel bij betrokken, maar zelfs met een nationale kieskring – waarvan ik overigens een voorstander ben – zou men zijn eigen streek nog altijd beter kennen. Als blijkt dat het tracé waarover het hier gaat, het minst slechte is voor een ontsluiting van de Antwerpse haven, dan

zal ik me niet in bochten wringen om tegen te kunnen stemmen. Daarover wil ik geen twijfel laten bestaan.

Integendeel, ik wil er zelfs van uitgaan dat het dit tracé zal worden en dat u – en ook ik, als ik intellectueel eerlijk wil blijven – dit moet verdedigen. Ik heb het niet over het spoortracé, maar over de aanleg van een autoweg langs hetzelfde tracé. In het huidige Structuurplan Vlaanderen wordt een nieuwe hoofdweg ingetekend die de kleine ring rond Antwerpen ter hoogte van Merksem moet verbinden met de rotonde van Wommelgem. Ik weet dat deze bepaling werd opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit deel is echter niet voor niets richtinggevend, en de opsomming van de hoofdwegen is bovendien uitdrukkelijk limitatief. Men heeft dus al een zekere selectie gemaakt en bepaalde prioriteiten gelegd.

Dit detail doet me vragen stellen over de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in zijn geheel. Op welke basis werd deze nieuwe infrastructuur wel ingeschreven, en andere niet? In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vind ik daar geen motivatie voor terug. Het verbaast me dat het gedeelte van de zogenaamde grote ring rond Antwerpen aan de noordkant, tussen Merksem en Wommelgem, wordt ingetekend op het moment dat het multimodaal verkeersmodel zegt dat die grote ring geen oplossing biedt voor de files rond Antwerpen. Zelfs de gouverneur die eerst andere voorkeuren koesterde, sluit zich daar nu bij aan.

Deel 1 en 2 van het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van de provincie, evenals de visies van de havengemeenschap en van de Kamer van Koophandel, maken duidelijk dat iedereen in de eerste plaats pleit voor de verbinding van de E17 met de A11 en het doortrekken van de verbinding tussen de Liefkenshoek-tunnel

Lauwers

en de E17. Ik spreek me niet uit over de opportuniteit van deze eis, maar deze algemene prioriteit werd niet opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De ruimtelijke structuurplannen van de provincie van enkele jaren geleden advisereren om de verbinding met de grote ring te bestuderen. Het multimodaal verkeersmodel zegt nu dat deze verbinding de problemen niet zal oplossen. De oplossing die wordt aangereikt door het multimodaal verkeersmodel, is de verbetering van de aansluiting tussen de E313 en de kleine ring rond Antwerpen. Het zware vrachtverkeer wordt vertraagd door de helling en de bochten en belemmert aldus de verkeersstroom. Het is eigenlijk niet noodzakelijk dat er een rechtstreekse verbinding wordt gemaakt tussen Merksem en Wommelgem. Ik begrijp niet waarom de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 niet in het structuurplan is opgenomen, terwijl dit wel het geval is voor dit gedeelte van de grote ring. Ik zie hiervan de logica niet in.

Op weg naar het station sta ik bijna dagelijks in de file op dit gedeelte van de Antwerpse ring. Ik ben niet in Brasschaat gaan wonen nadat ik mijn mandaat als Vlaamse volksvertegenwoordiger heb opgenomen, maar ik ben er geboren. Ook mijn ouders zijn er overigens geboren. Ik wil erop wijzen dat het verkeer dat via de A12 vanuit het noorden uit de haven komt en via de E313 naar Duitsland rijdt, geen last ondervindt van de file. Het verkeer verlaat de ring vóór de file. De verbinding werd nog vlotter sinds er bij de jongste herschildering van het wegdek een apart rijvak werd afgebakend. Eventuele files zijn uitsluitend te wijten aan wegenwerken op de E313. Het verkeer dat van Duitsland in de richting van de haven rijdt, komt pas na de file op de ring. Het knelpunt ligt immers tussen Berchem en Borgerhout en ter hoogte van de aansluiting naar Brussel, maar niet op het kleine stukje dat het vrachtverkeer moet afleggen tussen de A12 en de E313.

Sommigen beweren dat de verkeersintensiteit, vooral in de richting van Duitsland, in sterke mate zal toenemen van zodra de Noordzeeterminal in gebruik wordt genomen en dat een en ander tegen het jaar 2010 een saturatie van de E313 tot gevolg zou kunnen hebben. Deze argumenten gelden ook voor de tweede havenontsluiting via het spoor en de IJzeren-Rijnverbinding. Ik krijg echter stilaan de indruk dat de IJzeren Rijn door sommigen wordt beschouwd als een alibi om een nieuwe

autoweg aan te leggen naast de spoorlijn. In dit geval bestaat het gevaar dat het vrachtvervoer via de weg blijft gehandhaafd en dat de IJzeren Rijn niet maximaal zal worden benut om het goederenvervoer van en naar Duitsland via het spoor te laten verlopen. Ik hoop dat de minister mijn vrees op dit vlak kan wegnemen.

Ik wil hierbij nog een tactische opmerking maken. Zelfs indien het voorgestelde tracé het meest geschikte zou blijken voor een tweede havenontsluiting via het spoor, zal het moeilijk zijn de bevolking hiervan te overtuigen omdat het niet de eerste keer is dat deze regio een treinspoor werd opgedrongen. Er bestaan grote objectieve knelpunten voor de aanleg van deze spoorlijn.

Ik ben echter bereid toe te geven dat we het noodzakelijke moeten aanvaarden. Een autoweg naast de spoorlijn is echter niet te verdedigen. In deze regio heerst een geladen sfeer ten gevolge van de gebeurtenissen met betrekking tot de HST. Indien de minister van plan is dit dossier te verdedigen, zal hij op eieren moeten lopen. Om deze tactische redenen – maar uiteraard niet alleen daarom – moet van dit plan worden afgezien. Ik hoop dat de minister deze zaak zal ophelderen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, in de eerste plaats zal ik het verschil tussen mijn standpunt en dat van de heer Lauwers duidelijk maken. Ik ben voorstander van de ontsluiting van de haven. Onze partij heeft er nooit een geheim van gemaakt dat we goederenverkeer via het spoor verkiezen boven vrachtwagenvervoer. We willen blijven zoeken naar een aanvaardbaar tracé en we zijn het niet eens met de tracés die thans door de NMBS worden voorgesteld, namelijk het duwvaarttracé en het grote ring-Albertkanaaltracé. Ik zal hierop straks nog terugkomen. Het gaat hier niet louter om een nimbysyndroom, maar om een reële problematiek van schaarse open ruimte. Er moet een groene bufferzone blijven tussen de stad en de rand. Het is niet aanvaardbaar deze bufferzone op te offeren voor een spoorlijn of een autoweg.

Men kan zich afvragen waarom dit stuk autoweg nodig is. Het is het enige element dat overblijft van de megalomane plannen met betrekking tot een grote ring rond Antwerpen.

Ik heb ook grote vragen bij het plan om een stuk ring door het Waasland te laten lopen. Ik ben in dat

Malcorps

verband solidair met de mensen uit die regio, die dat plan afwijzen.

De vraag naar het nut van dat project is gesteld. Ik kan slechts één argument bedenken : de ontsluiting van de haven. Volgens allerlei prognoses zouden de files op termijn nog in aantal toenemen en groter worden, want er zouden nog meer vrachtwagens worden ingezet. Met dit project zou men dus kunnen vermijden dat de vrachtwagens die van en naar de haven rijden, in die files zouden terechtkomen. Deze redenering is toch wel bijzonder cynisch. Ze houdt immers in dat men ervoor kiest om de files zelf niet aan te pakken. Men wil enkel vermijden dat het wegverkeer van en naar de haven er hinder van ondervindt. Dat wegverkeer wil men dus met een bypass rond die knelpunten leiden. Ondertussen blijft het klootjesvolk met de problemen op de kleine ring geconfronteerd.

Het is niet de eerste maal dat onze fractie daarover vragen stelt. De minister heeft in zijn antwoord op de schriftelijke vraag van mevrouw Van Den Heuvel gezegd dat, gezien de budgettaire beperkte middelen en andere prioriteiten, men tijdens zijn ambtstermijn niet zal starten met de aanleg van de grote ring rond Antwerpen. Mijnheer de minister, op 14 maart 1996 verklaarde u in antwoord op een vraag van mezelf, dat er een milieueffectrapport zou worden opgesteld voor het tracé Merksem-Wommelgem, alsook voor het goederenspoor. Het kwam ons in elk geval voor dat er tijdens deze zittingsperiode geen grote ring zou worden aangelegd.

De heer Lauwers heeft er hier al op gewezen dat we met enkele eigenaardigheden worden geconfronteerd. In het richtinggevend gedeelte van het ontwerp van structuurplan is dat project toch opgenomen. We zijn ook verrast over een aantal uitspraken over het goederenspoor, die op een druk bijgewoonde hoorzitting in Schoten, voor 400 tot 500 aanwezigen werden gedaan. We herinneren ons allen dat de heer Schouppe tijdens een bijeenkomst van deze commissie de timing inzake de totstandkoming van dat goederenspoor heeft bekendgemaakt. We waren bijgevolg verrast dat de heer Vandewalle, die de NMBS vertegenwoordigde, verklaarde dat eerst de grote ring aan bod zou komen.

Het was overigens duidelijk dat Technum, dat het milieueffectrapport inzake het goederenspoor heeft opgesteld, er eigenlijk een beetje van uitgaat dat er toch een grote ring zal komen. Vanuit die these zou de minst schadelijke oplossing erin

bestaan dat men naast die grote ring het goederenspoor zou aanleggen. Want het grootste gedeelte van de milieuoverlast zou worden veroorzaakt door de ring, en niet door het goederenspoor. Ook dat is een erg cynische redenering.

Wat het goederenspoor betreft, wordt een grote inspraakprocedure afgewerkt. Maar eigenlijk moet voorafgaandelijk een beslissing worden genomen over de aanleg van het tracé van de grote ring. En daarover is bij de bevolking eigenlijk nog niets bekend. Dit tracé is al geruime tijd in het gewestplan uitgetekend met stippellijntjes. Het is dus hoog tijd dat de mensen vernemen waar ze aan toe zijn. Wanneer zal daarover een beslissing worden genomen ? Als dat niet tijdens deze zittingsperiode zal gebeuren, zal het dan bij de aanvang van de volgende zittingsperiode zijn ? Daarover is al pro memorie sprake in het fysisch programma. Ik zou bijgevolg graag vernemen welke timing men in dat verband hanteert.

Dat lijkt misschien wat op het schrijven van science fiction. Maar voor het goederenspoor beschikt men over een planning die tot een eind in de volgende eeuw reikt. Als de uitbouw van de grote ring daarmee moet worden verbonden, dan heeft de bevolking het recht om te weten wat men van plan is, en welke inspraakmogelijkheden ze heeft. Er worden in dat verband reeds grote ideeën gelanceerd. De heer Staes stelt voor om alles – zowel de autosnelweg als het goederenspoor – in de grond te stoppen. Hij heeft het in dat verband alleszins over wat er in Schoten, zijn eigen gemeente, zou moeten gebeuren. Moeten we daarover beginnen nadenken ? Of is dat alles toch wat voorbarig ? Daarover had ik graag een antwoord gekregen.

De voorzitter : Mijnheer Malcorps, ik wil u erop wijzen dat u de regering niet mag ondervragen over haar intenties – laat staan over de intenties van de regering die na haar zal aantreden.

De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Ik wil hier kort twee zaken ter sprake brengen. Ten eerste zou ik het belang van dit onderwerp willen benadrukken. De verkeerswissel rond het Antwerpse is voor heel Vlaanderen van cruciaal belang. Dat is zeker zo voor het zware wegvervoer. Vanuit de Franse havens, en vanuit West- en Oost-Vlaanderen, Limburg en Duitsland rijdt men zich vast in dat grote knooppunt. Vlaanderen heeft tot taak zichzelf als centrum van Europa – ook als transportcentrum – uit te bouwen. Dat is momenteel echter ons zwakke punt. We moeten er juist onze troef van maken.

Dumez

Verder wens ik net als de andere sprekers uitleg over de reden waarom dit traject wel en andere stukken niet in aanmerking worden genomen. Men heeft terecht gezegd dat de noord-oostas op de plaats waar u in de aanleg van dat stuk zou voorzien, juist de minste problemen oplevert. Misschien zal de opening van een containerterminal er op termijn toe leiden dat er duizenden vrachtwagens extra op die weg zullen worden ingezet. Wel, tot vandaag verloopt dat verkeer er vlot. En op die plaatsen waar de problemen opduiken, verlaten ze de weg. Er is dus geen probleem op de noord-oostas, maar wel op de oost-westas. Ik zou kunnen begrijpen dat men voorstelt om een verbinding te maken – over of onder de Schelde – tussen het noorden en de Linkeroever, waar nu het grote kruispunt wordt aangelegd. Op die wijze zou men een weg naar het westen aanleggen, en het probleem op de west-oostas verhelpen.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik kan me bij het betoog van de heer Dumez aansluiten. Ik zou de minister enkel nog willen zeggen dat hij zich moet hoeden voor elke vorm van struisvogelpolitiek. Ik heb begrepen dat Agalev-mensen die zich tot een andere partij bekeren, zoals de heer Staes, bij voorkeur hun hoofd in de grond steken. Hij stelt voor om alles onder de grond, in tunnels weg te stoppen. Dat is echter niet haalbaar. Het is zelfs waanzinnig.

Verder wil ik hier nog zeggen dat het huidige ontwerp van structuurplan erg nefaste gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van de Antwerpse regio. Wij hebben er alle belang bij om op een ernstige wijze dat ontwerp fundamenteel te wijzigen.

Ten derde kom ik tot mijn hoofdopmerking. Zoals de heren Lauwers en Dumez al aangeven, wordt hier eigenlijk het verkeerde probleem aangepakt. Op het gedeelte van de ring dat nu de prioriteit krijgt, doen zich momenteel de minste moeilijkheden voor. Men moet deze zaak daarom met het oog op de oost-westcirculatie benaderen. Ik blijf bijgevolg bij het standpunt dat ik al tien jaar verdedig. De aansluiting van de Liefkenshoek tunnel met de E17 blijft het cruciale punt, wat de heer Malcorps daar ook over moge zeggen. Mijnheer Malcorps, ik wil u er nogmaals op wijzen dat uw Agalev-vrienden in Antwerpen dit zelfs in een bestuursakkoord hebben onderschreven.

De exploitatie van de nieuwe Noordterminal, die over enkele weken van start moet gaan, zal van meet af aan – ik druk het een beetje strakker uit dan de heer Dumez – moeilijkheden opleveren voor het verkeer. Uiteraard gaat het daarbij in belangrijke mate om het wegverkeer. Mijnheer de minister, ik hoop dat u dit tijdig inziet. Als ik het goed heb begrepen, staat momenteel nog niets definitief vast. Ik hoop dat u tijdig inziet dat u de prioriteit moet verleggen. Enkel op deze manier kan wat wij nu de ring noemen, maar eigenlijk niet eens een ring is, gedeeltelijk worden ontlast.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik ben blij met deze interpellaties, want naar aanleiding daarvan kunnen we enige duidelijkheid brengen in dit dossier. Ik dank de heer Lauwers ook voor de stijl en de constructieve houding waarvan hij blijk geeft.

Mijnheer de voorzitter, ik heb de indruk dat er blijkbaar verwarring bestaat tussen enerzijds de A102, de mogelijke verbinding tussen de R1 en de E313 te Wommelgem, en anderzijds de locatie van de zogenaamde R2 als grote ring. Wij moeten hier een duidelijk onderscheid maken. Het wegvak van de A102 waarover we het hier hebben gehad, kan bezwaarlijk als een deel van de grote ring worden beschouwd. De mensen die de situatie ter plaatse kennen, maken deze nuances al, zoals uit de verschillende uiteenzettingen blijkt.

De A102 ligt in het verlengde van de R11 Mortsel – Wommelgem. De zogenaamde grote ring daarentegen, de R2, zou aansluiten op het verkeersknooppunt E313 – E34 te Massenhoven. Vooraleer we verder discussiëren moeten we deze premissen duidelijk vooropstellen.

De algemene visie op mobiliteit omvat het garanderen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, het vergroten van de multimodaliteit en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Vanuit die visie worden voor het geheel van de lijninfrastructuren op Vlaams niveau, de zogenaamde hoofdinfrastructuur, een drietal ruimtelijke principes vooropgesteld. In een van de drie ruimtelijke principes wordt gesteld dat tussen de poorten, waaronder de zeehaven van Antwerpen en het achterland, rechtstreekse verbindingen moeten worden gecreëerd, zowel voor wegvervoer, water- en spoorvervoer als voor vervoer via pijpleidingen.

Om de toekomst van de zeehaven van Antwerpen veilig te stellen, betekent dit concreet dat ook in

Baldewijns

voldoende ruimte moet worden voorzien voor infrastructuur voor weg-, spoor- en watervervoer en pijpleidingsinfrastructuur in de richting van Duitsland. Denk in dit verband aan het belang van onze zogenaamde poorten als motor van de ontwikkeling. Op de ring rond Antwerpen, de R1, vallen tussen de aansluiting met de A12 richting Bergen-op-Zoom en de aansluiting met de E313 te Borgerhout, twee internationale verbindingen samen. Dit zijn de Noord-zuidverbinding van Nederland naar Frankrijk via de E19 en de Oost-westverbinding van de zeehavens Zeebrugge, Gent en Antwerpen naar Duitsland via de E34 en de E313.

Naast dit internationale verkeer loopt ook een belangrijk deel van het woon-werkverkeer van de haven naar het oostelijk en zuidelijk gedeelte van het stedelijk gebied Antwerpen. De sectie van de ring R1 die hiervoor hoofdzakelijk wordt gebruikt, is nagenoeg volledig als viaduct gebouwd en ingericht, in tegenstelling tot de andere delen van de ring. Daardoor is een plaatselijke capaciteitsuitbreiding via verbreding quasi onmogelijk. Om ook in de toekomst voldoende capaciteit voor de internationale verbindingen op de bestaande ring vrij te houden en aldus de ontwikkeling van de zeehavens niet te ondermijnen, is ervoor geopteerd om de bestaande reservatie tussen de aansluiting van de E19 met de A12 te Merksem en de E313 te Wommelgem te vrijwaren voor eventuele aanleg als hoofdweg. Op deze manier wordt de sectie van de ring waar de Noord-zuidverbinding samenvalt met de Oost-westverbinding ontdebeld. De internationale Noord-zuidverbinding kan daarbij gebruik maken van de bestaande infrastructuur van de ring. De internationale Oost-westverbinding kan gebruik maken van de nieuwe verbinding tussen Merksem en Wommelgem, de zogenaamde A102. Ik wil uitdrukkelijk stellen dat deze ontdebelling van een sectie van de ring R1 een internationale verbindende functie heeft, en dat hiervoor in principe geen tussenliggende op- en afrittencomplexen lokaal worden vooropgesteld. Hiermee wordt voorkomen dat er in de aangrenzende gebieden een ongewenste ruimtelijke dynamiek ontstaat. Ik denk bijvoorbeeld aan shoppingcentra of bedrijventerreinen.

Uit de resultaten van het multimodaal model Antwerpen blijkt duidelijk dat de autosnelwegverbinding Merksem-Wommelgem een van de meest rendabele en verantwoorde projecten is om de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen te garanderen, en zo het mobiliteitsprobleem te verhelpen.

Deze berekening werd zeer recentelijk uitgevoerd. In dit verband zijn de havenkringen dus terecht vragende partij. Precies daarom hebben we dit project opgenomen in de lijst van de aan te leggen hoofdwegen in het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De genoemde studie geeft tevens slechts een matig succes aan met betrekking tot de aanleg van de grote ring, de R2. De studie bevestigt dus de optie van het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin de verbinding Merksem-Wommelgem als hoofdweg wordt voorgesteld.

Mijnheer de voorzitter, op dit moment onderwerpen we het ontwerp van RSV aan een openbaar onderzoek. De aan ons over te maken eindadviezen zullen dus gebaseerd zijn op goed onderbouwde argumenten. Ik benadruk dat de grote rederijen er bij het havenbedrijf op aandringen om deze alternatieve oost-westas te realiseren. De nabijheid van de haven van Rotterdam, die een zeer agressieve wervingspolitiek voert, maakt het voor Antwerpen levensnoodzakelijk om op het vlak van de achterlandverbindingen minstens even goede – en liefst betere – troeven te realiseren. De nieuwe weg moet als autosnelweg een hoofdweg zijn om te beletten dat lokaal verkeer al te zeer het verreafstandsverkeer naar de haven belemmert.

Dit neemt niet weg dat tegelijk zeer grote en volgehouden inspanningen moeten worden geleverd om het pendelverkeer naar Antwerpen met snel openbaar vervoer op te vangen, niet alleen om de stad weer leefbaar te maken, maar ook om de groeiende mobiliteit op een verantwoorde wijze op te vangen.

Het verleden heeft bewezen dat een gezamenlijk ontwerp tot betere resultaten leidt, zowel op financieel en milieutechnisch vlak, als op het gebied van de exploitatie. Ik verwijs in dit verband naar de gezamenlijke aanleg van de A12 en de goederenlijn naar BASF in Antwerpen. Ik heb aan de betrokken Vlaamse administraties gevraagd om met de NMBS een haalbaarheids-MER uit te voeren, dat de gebundelde infrastructuur samen met de tweede havenontsluiting onderzoekt, namelijk binnen de bestaande reservatiestrook op het gewestplan, zoals ook al eerder gezegd.

Mijnheer Malcorps, u hebt verwezen naar een persoon die bepaalde intenties heeft verwoord om te starten met de aanleg van deze infrastructuurwerken in het jaar 2000. Ik ben hier niet van op de hoogte. Ik weet niet waar men dit heeft verteld. Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe verbinding een absolute noodzaak is. Toch zal het in de eerste

Baldewijns

plaats van de beschikbare middelen afhangen wanneer men tot de realisatie van dit project zal overgaan. Het is dan niet echt zinvol om in deze fase van het onderzoek de bevolking bij het dossier te betrekken en zo onnodige commotie te veroorzaken. Zodra we over concrete informatie beschikken, ben ik uiteraard bereid om de nodige infovergaderingen te organiseren.

Ik denk dat ik hiermee op de vragen heb geantwoord. Toch wil ik uitdrukkelijk vragen om een duidelijk onderscheid te maken tussen het project zoals het wordt voorgesteld en de realisatie van een grote ring rond Antwerpen.

De voorzitter : De heer Lauwers heeft het woord.

De heer Herman Lauwers : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, om deze discussie ten gronde te voeren, moeten we eigenlijk beschikken over zowel kaarten als cijfers. Het kaartje dat ik bij me heb, laat me niet toe om het door u beschreven project volledig te lokaliseren.

U zegt dat het niet over de grote ring – de Ring 2 – gaat. What's in a name ? Het project heet uiteraard A102, maar het tracé is – voor dat gedeelte – nagenoeg hetzelfde als de grote ring. Het is niet helemaal hetzelfde, maar voor een gedeelte valt het er wel mee samen.

Bovendien hebt u het duidelijk over een hoofdweg. De weg loopt weliswaar parallel met de Krijgsbaan, maar het is geen verbetering van de Krijgsbaan. Men zou er ook geen autosnelweg van kunnen maken.

Los van het feit dat we cijfers en kaarten nodig hebben, wil ik twee fundamentele opmerkingen maken. Ik blijf erbij – samen met een aantal collega's van alle partijen – dat dit niet het grote knelpunt is rond Antwerpen. U zegt dat er een vermening is tussen de oost-westtrafiek en de noord-zuidtrafiek. Excuseer, mijnheer de minister, maar dat is niet waar. Er is namelijk een vermenging van noord-oosttrafiek. Daarmee bedoel ik het verkeer dat van het noorden van de haven komt in de richting van Duitsland, over een lengte van ongeveer twee kilometer op een aparte rijstrook naar de E 313. Het verkeer dat uit Breda komt bevindt zich op de andere rijstroken en komt niet op de rijstrook die de aansluiting vormt tussen de twee. De rijstroken zijn gescheiden, weliswaar gewoon door middel van verf. Waar het verkeer stilstaat op één rijstrook, kan het verkeer op de andere rijstrook

intussen vlot doorrijden. Dat gebeurt dagelijks. Het is dus niet waar dat die twee grote assen elkaar belemmeren. Voor het verkeer dat uit het westen komt is dit geen oplossing. Dat zou immers eerst door de file moeten vooraleer het op de E 313 komt.

In verband met het multimodaal model, mijnheer de minister, is het mogelijk dat de A102 een verlichting betekent op langere termijn. Dat zal wel juist zijn, ik ken die cijfers niet. Bij mijn weten houdt dit multimodaal model geen rekening met de ontwikkeling van het spoorverkeer via de tweede ontsluiting. Ik ga er dus van uit dat er alleen een weg komt, maar geen spoor. Dat is mijns inziens de premisse die wordt gemaakt in het multimodaal model. Natuurlijk moet je dan concluderen dat die A102 noodzakelijk is. Men moet echter ook rekening houden met de impact van die tweede ontsluiting, anders hoeven we die niet te maken.

Dat zijn mijn twee fundamentele opmerkingen. Voor de rest moet men enkel even de kaarten bestuderen.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de minister, u hebt opnieuw gewezen op de resultaten van het multimodaal verkeersmodel. Het is wellicht noodzakelijk dat we de resultaten eindelijk eens ter inzage krijgen. Gezien de voorgeschiedenis van het multimodaal verkeersmodel, lijkt het mij aangewezen dat we het van heel dichtbij bestuderen. Ik vraag dan ook aan de voorzitter dat hij er mee over zou waken dat we die resultaten zo spoedig mogelijk op tafel krijgen en dat we er een grondig gesprek over kunnen voeren.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Het is duidelijk geworden dat er heel wat vragen bestaan over de resultaten van het multimodaal model en over de methode die werd gebruikt. Men heeft het mij zelf al enkele keren gedemonstreerd. Het zou goed zijn, mijnheer de voorzitter, indien de commissie ook eens een demonstratie kreeg. Ik wil graag de nodige contacten leggen opdat dit zou kunnen gebeuren.

Een tweede element betreft uiteraard de cijfers. Ik wil u die cijfers graag ter beschikking stellen. Ze zijn immers bruikbaar en beschikbaar, tenzij men ze in de commissie door de betrokken ambtenaren zelf nog eens wil laten commentariëren.

Baldewijns

Over de kaarten wil ik geen polemieken beginnen. Het verschil tussen de grote ring en het gedeelte waarover gesproken werd, is immens. We hebben het over een klein gedeelte in vergelijking met de grote ring. Het komt heus niet op hetzelfde neer. We zitten dus duidelijk niet op hetzelfde tracé. We kunnen uiteraard blijven discussiëren over mogelijke evoluties in het verkeer. Men heeft ons na het onderzoek echter verzekerd dat de invloed op de mobiliteit rond Antwerpen gunstig kan zijn.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de voorzitter, ik zou willen voorstellen om de volgende keer iemand van de administratie uit te nodigen, zodat we concreet de kaarten van de administratie kunnen bekijken. We praten immers een beetje naast elkaar. Voor degenen die de concrete situatie in Antwerpen niet kennen is het nogal moeilijk om de discussie te volgen. Ik denk dat dit echt belangrijk is voor een goede informatie doorstroming.

Minister Eddy Baldewijns : Ik zou erop willen wijzen dat er heel wat verwarring bestaat over de termen. De interpellatie van de heer Lauwers en de vraag van de heer Malcorps tonen aan dat we het over andere dingen hebben. Bij een andere gelegenheid, en misschien ook in aanwezigheid van de bevoegde ambtenaar, kunnen we hier verder op ingaan.

De voorzitter : We kunnen een zitting wijden aan de verkeersproblematiek van Antwerpen en de verbinding van de haven volgens het multimodaal model. De vraag van de heer Dumez over de oplossingen vooropgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, kan dan ook aan bod komen. Misschien zijn er nog andere elementen die moeten worden besproken. Visuele voorstellingen kunnen voor een beter zicht op de toestand zorgen. Dit geldt zeker voor degenen die niet vertrouwd zijn met de Antwerpse situatie.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik zou willen vragen om niet alleen de oostelijke ring te bekijken. In het westen maakt de aansluiting tussen de E17 en de Liefkenshoek een belangrijk deel uit van het probleem van de ontsluiting van Antwerpen. Als we dan toch de verkeerssituatie in en rond Antwerpen bespreken, zou ik dat graag willen opnemen in de bespreking.

De voorzitter : De omvang van de verkeersproblematiek, het probleem van de bereikbaarheid, de nood aan een visuele voorstelling en de gegevens van het multimodaal model zorgen ervoor dat een aparte commissievergadering hierover aangewezen is. Als dit noodzakelijk is, kunnen we ter plaatse gaan kijken.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Het zou goed zijn om aandacht te besteden aan de methodiek van het multimodaal model. In de toekomst zullen we hierover immers vaak discussiëren.

Ik verleen graag mijn verdere medewerking, ik heb het voorstel zelf ondersteund. Ik zou wel graag willen weten wat er precies wordt verwacht van onze administratie.

De voorzitter : Ik stel voor een nieuwe commissievergadering te beleggen in februari. Zeker de mensen van Antwerpen zouden hierover kunnen beraadslagen.

Het zou inderdaad nuttig zijn om de methodiek van het multimodaal model te bespreken, maar dat mag in deze discussie slechts een ondergeschikt element zijn. We praten hier over de verkeersproblematiek. Na de bespreking van deze methodiek, kunnen we nagaan of deze ons objectieve gegevens kan verschaffen.

De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, we moeten zeker de methodiek van het multimodaal model bekijken en toetsen op zijn werkelijke waarde. Men moet toegeven dat dit niet het perfecte model is. Er wordt gezocht naar een objectivering van de prioriteiten, wat ook de heer Lauwers voorstelt. Het multimodaal model speelt effectief een rol, maar kan ook als dooddoener worden gebruikt. Iedereen kan zwaaien met de resultaten van dit model : een discussie is dan alleen nog mogelijk, als we het model zelf in vraag stellen.

De voorzitter : U hebt volledig gelijk. De minister zegt me dat een uiteenzetting over het multimodaal model zeker twee uur duurt. We mogen de zaken echter niet verwarren. Het gaat hier over de verkeersproblematiek van de stad Antwerpen. We gebruiken en relativeren de gegevens van het multimodaal model. Nadien zullen we de methodiek van het multimodaal model grondig onder de loep nemen. Dit zou ten laatste in maart moeten plaats-

Voorzitter

vinden. Ik zou de bespreking van de problematiek van Antwerpen over twee dagen willen spreiden : een dag ter plaatse, en een in de commissie.

Ik ben het eens met de heer Penris dat we de problematiek in zijn geheel moeten behandelen. In maart zullen we de techniek van het multimodaal model onder de loep nemen.

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 de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn

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 de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, aangezien de NMBS tot de bevoegdheid van de federale regering behoort, heeft het Vlaams Parlement geen rechtstreekse impact op de keuze van de tracés. De ruimtelijke gevolgen van dat beleid behoren echter wel tot onze bevoegdheid. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering zijn terecht vragende partij voor een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en voor de heractivering van de IJzeren Rijn. Dit neemt niet weg dat er problemen rijzen met betrekking tot de tracés die door de NMBS worden voorgesteld.

In september 1996 werden de resultaten van een zogenaamd haalbaarheids- of pré-MER bekendgemaakt. Uit dit rapport blijkt duidelijk dat aan de basistracés die de NMBS voorstelt, namelijk het Duwvaarttracé en het tracé tussen de grote ring en het Albertkanaal, grote ecologische en sociale nadelen zijn verbonden. Het beste alternatief is een tracé dat aanvankelijk niet door de NMBS werd voorgesteld, maar dat pas later aan het pré-MER-onderzoek werd toegevoegd op basis van een initiatief van professor Everard Claessens van de UFSIA. Hieruit blijkt duidelijk dat de aanvankelijke keuzes van de NMBS weinig doordacht

waren. Er zijn wel degelijk verscheidene alternatieven voor de twee tracés die zij heeft voorgesteld. Vermoedelijk heeft de NMBS bij de selectie van de tracés een verborgen agenda gehanteerd. Ik vermoed dat hierbij een aantal elementen een rol hebben gespeeld.

Ten eerste opteerde men voor de weg van de minste weerstand. Men ging namelijk liever door natuur- en landbouwgebieden dan door woonzones of door KMO-of industriezones. Dit heeft wellicht te maken met de onteigeningskosten en met de druk van bepaalde lobbygroepen.

Ten tweede ging de keuze naar bestaande reservatiestroken. Op die manier beschikte men over de nodige ruimte om zonder extra kosten en met een minimum aan procedureproblemen zijn zin te krijgen.

Ten derde heeft men impliciet gekozen voor een bundeling met andere infrastructuurwerken. Men hoopte namelijk dat het voorstel van het goederenspoor gemakkelijker zou worden goedgekeurd indien het werd gekoppeld aan projecten die veel meer hinder zouden veroorzaken voor mens en milieu. Ik denk hierbij onder meer aan de grote ring of het Duwvaartkanaal.

Ten vierde, men opteerde voor zo veel mogelijk spoorkilometers op Belgisch grondgebied, dit omwille van het rendement voor de NMBS. Scenario's waarbij bijvoorbeeld een ontsluiting of een verbinding wordt gerealiseerd met meer spoorkilometers op Nederlands grondgebied, worden van bij de aanvang niet ernstig genomen.

Ten vijfde, men gaat slaafs uit van de dwang van de kortste afstand en de hoogst haalbare snelheid en overweegt geen omweg- of vertragingstrategie. Nochtans is het perfect te verantwoorden dat de aanzienlijke milieukosten worden afgewogen tegen een relatief beperkte winst in tijd en of afstand. Ik lees even letterlijk voor uit het pré-MER-rapport van het studie bureau Technum.

Dat er zelfs bij de A-tracés, de varianten op het grote-ring-Albertkanaaltracé, die duidelijk de voorkeur van de NMBS wegdragen, ernstige knelpunten bestaan die zeker verdere remediëring behoeven of zelfs een hernieuwd onderzoek naar andere alternatieven en varianten vragen. Einde citaat.

Omdat men geen aanvaardbaar tracé heeft gevonden en omdat ze de mogelijkheid willen open laten om alternatieven te onderzoeken, hebben de bewo-

Malcorps

nersgroepen met aandrang gevraagd om de pré-MER-fase niet af te sluiten. Agalev is dezelfde mening toegedaan. We vinden dat andere tracés aan een haalbaarheidsonderzoek moeten worden onderworpen. We denken hierbij onder meer aan een noord-oostverbinding. Indien men ervan uitgaat dat elke oostverbinding zoveel mogelijk kilometers spoor op Belgisch grondgebied moet opleveren, komen alleen zuid-oostelijke verbindingen in aanmerking. In de Benelux zijn er momenteel vier oostverbindingen. In België gaat het om de bestaande lijnen Lier-Hasselt-Montzen en de IJzeren Rijn over Lier-Herentals-Roermond-Mönchengladbach. In Nederland zijn er eveneens twee lijnen, namelijk de Brabantroute over Roosendaal-Breda-Venlo-Duisburg of Mönchengladbach en de Betuwe-lijn in aanbouw via Roosendaal-Dordrecht over Geldermalsen, Zevenarne en Emmerich.

In feite is dit gegeven absurd. In noordelijke richting is eveneens een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven mogelijk. Rekening houdend met de gewestplanwijziging voor de lijn 11 en de toezeggingen van Nederland in verband met deze lijn, wordt een aansluiting op de lijn van Goes naar Bergen-op-Zoom denkbaar. Op die manier heeft men een ontduubeling voor de trafieken die nu via de lijn 12 lopen. Indien de HST en andere passagierstreinen in de toekomst via het nieuwe E19-tracé rijden, komt er eveneens ruimte vrij voor goederentreinen in noordelijke richting. Indien er in de toekomst bovendien een verdeling komt van de trafieken tussen de Betuwelijn en de Brabantroute, is het niet ondenkbaar dat de trafieken uit het Antwerpse in deze richting kunnen worden afgeleid.

Een tweede mogelijkheid is een ontsluiting via de Linkeroever. De aanleg van een nieuwe spoortunnel onder de Schelde is een vast element in de eisenplatforms van het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering. Soms lijkt het alsof dit punt pro memorie wordt vermeld. Iedereen is het er namelijk over eens dat een grandioze kans voor een extra spoor aansluiting onder de Schelde werd gemist toen de aanleg van de Liefkenshoektunnel niet aan een spoortunnel werd gekoppeld. Toch blijft een ontsluiting van de haven via een nieuwe spoortunnel en via een omweg langs de Linkeroever, een reëel alternatief. Bovendien is de aanleg van een nieuwe spoorverbinding wellicht zinvoller dan de aanleg van een nieuwe auto-oeververbinding.

Een ander alternatief is het grote-ringtracé. Indien men kiest voor een zuid-oostelijke ontsluiting, heeft men terzake niet alle mogelijkheden onderzocht. Wij hebben namelijk de indruk dat de tracés doorheen het oude havengedeelte, namelijk via de rechterzijde van het derde, het tweede en het eerste havendok en via de linkerzijde van het Straatsburgdok, aansluitend op de linkeroever van het Albertkanaal, nauwelijks werden onderzocht. Men spaarde namelijk eerder de haven- en industriegebieden dan de natuur- en woongebieden. Aangezien het om gedeeltelijk verlaten haventerreinen gaat, is het opmerkelijk dat men deze mogelijkheden niet heeft onderzocht, vooral omdat men op die manier de negatieve milieueffecten van het ringtracé had kunnen vermijden. Men moet de knelpunten van de verschillende tracés tegen elkaar afwegen.

Ten slotte bestaan er grote problemen inzake de twee officiële trajecten van de NMBS : het duwvaarttraject en het grote ring-Albertkanaaltraject. Met betrekking tot het laatste stuk – het zogenaamde AD-traject, de doortocht door Ranst – blijkt uit het haalbaarheids-MER overduidelijk dat het geplande doorsnijden van Ranst op grote bezwaren inzake milieu en leefbaarheid stuit. Een goede variant is dus niet beschikbaar. In deze omstandigheden dient op zijn minst verder te worden onderzocht in welke mate een aansluiting met Lier absoluut noodzakelijk is en een verbinding met Herentals en de te hernieuwen IJzeren-Rijnroute niet volstaat om te voldoen aan zowel de behoefte aan een tweede ontsluiting als een nieuwe oostverbinding. Indien het antwoord hierop negatief is, dan moet er minstens verder worden gezocht naar een meer aanvaardbaar traject, dat minder de natuurwaarde verstoort en geen barrière opwerpt tussen Broechem en Ranst. In dat verband biedt de eco-route van professor Claessens in elk geval minder nadelen dan het oorspronkelijk door de NMBS voorgestelde AD-traject met een aantal varianten.

Hoewel ik me er bewust van ben dat de minister niet rechtstreeks bevoegd is voor de NMBS, kan hij toch een zekere invloed uitoefenen – vandaar de volgende vragen.

Werd de minister officieel op de hoogte gebracht van de resultaten van het haalbaarheids-MER betreffende de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven ? Is dit rapport in zijn bezit ?

Wordt er op dit ogenblik reeds overleg gepleegd met de NMBS en/of de federale regering om tot een goede oplossing te komen inzake de trajectkeuze voor het aan te leggen nieuwe goederen-

Malcorps

spoor ? Ik verwijs in dit verband naar de voorgeschiedenis van de HST, waarin de Vlaamse regering uiteindelijk toch ook een zeer belangrijke rol heeft gespeeld en de beslissing heeft genomen.

Is de minister bereid om bij de NMBS of de federale regering aan te dringen op voortgezet onderzoek naar nieuwe trajecten of trajectvarianten, zoals zelf gesuggereerd door de auteurs van het pre-MER en terecht gevraagd door de bevolking en een aantal betrokken gemeentebesturen ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, ik noteer met enige verbazing dat de parlementsleden van Agalev nu blijkbaar pleitbezorger worden van de Betuwelijn, die – zoals u weet – minstens tienmaal meer milieuhinder veroorzaakt dan het project dat we hier willen aanleggen. U moet terzake maar eens overleggen met uw Nederlandse geloofsgenoten.

Verder stellen we eveneens vast dat u zich een pleitbezorger toont van een eventueel alternatief door de oude haven. Mijnheer de voorzitter, ik stel derhalve voor dat we, wanneer we ons ter plaatse in Antwerpen begeven, nogmaals een bezoekje brengen aan de oude haven : zo kan de heer Malcorps de knelpunten de visu vaststellen.

Ook heb ik de heer Malcorps horen pleiten voor het alternatief van professor Claessens. Men moet er toch eens rekening mee houden dat het knelpunt met betrekking tot de spoorontsluiting van Antwerpen zich situeert rond Schijnpoort en de aftakking die men technisch Holland noemt. Ik verzeker u dat het alternatief van professor Claessens terzake helemaal geen alternatief is.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Laat het duidelijk zijn dat ik de Betuwelijn hier niet heb willen verdedigen : ik vind dat trouwens een onterechte voorstelling van de zaken. Ik stel alleen vast dat de beslissing over deze lijn op dit ogenblik jammer genoeg reeds is genomen. Ik vind dat een verkeerde beslissing, waarbij men 150 miljard frank besteedt aan een ontsluiting die, vanuit de invalshoek van de Benelux, onzinnig is : logischerwijs had men de IJzeren Rijn moeten verkiezen boven de Betuwelijn. Dat werd reeds verklaard door verschillende eminente deskundigen. Helaas denken we nog niet op die schaal en werken we mee aan een voor onze

Nederlandse collega's miljardenverslindend project, dat bovendien een enorme milieuschade zal aanrichten.

Komt er dan toch een Betuwelijn – en het lijkt onwaarschijnlijk dat de Nederlanders ermee zullen stoppen – dan lijkt het me nodig dat we dat minstens mee in aanmerking nemen. We zien dan dat er in oostelijke richting vier spoorlijnen onder elkaar komen, wat onzinnig is : laten we daar dan minstens rekening mee houden.

De voorzitter : Dit sterkt ons alvast in onze overtuiging dat tijdens het bekijken van de Antwerpse verkeerssituatie eveneens de aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de NMBS en De Lijn vereist is. Dit zal alleszins een interessante discussie opleveren. In elk geval is het de plicht van deze commissie om de bereikbaarheid van onze grootste stad in de toekomst te garanderen.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, zoals u weet kunnen we slechts een antwoord geven omtrent reeds getroffen beleidsmaatregelen. Mijnheer Malcorps, mijns inziens moet ik dus vandaag niet terugkomen op wat werd beslist, daar we naar aanleiding van een vorig gewestplan niet alleen het HSL-traject, maar ook goederenlijn 11 hebben goedgekeurd.

Betreffende de concrete situatie van de tweede havenontsluiting ben ik uiteraard op de hoogte van de voorlopige resultaten van het door de NMBS opgedragen haalbaarheid-MER omtrent de tweede spoorontsluiting. De resultaten werden nog niet officieel overgemaakt, onder andere omdat deze studie nog niet volledig afgerond blijkt te zijn. Naar verluidt zou er immers een bijkomende onderzoeksopdracht zijn gegeven inzake een aanvullende trajectvariant. Mijnheer Malcorps, daar ik echter – zoals u weet – niet de voogdijminister van de NMBS ben, benadruk ik het voorwaardelijke karakter van deze informatie, die ik misschien wel heb verkregen via dezelfde kanalen als uzelf. Wel is het zo dat we een contact onderhouden en overleg plegen met het departement Infrastructuur en Trajectstudies van de NMBS, om op die manier tot de meest aanvaardbare oplossing te komen. In het kader van de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zullen we de gevraagde tracévoorstellen allicht nog krijgen. Ik zeg nog niets concreets, omdat ik officieel nog niets heb ontvangen.

Baldewijns

De concrete tracévoorstellen zullen worden getoetst aan de ruimtelijke randvoorwaarden, zoals de bundeling van de infrastructuren, het vermijden van het doorsnijden van aaneengesloten homogene gebieden, het tegengaan van barrièrewerking en het onafhankelijk laten functioneren van elkaar dwarsende lijninfrastructuren. Deze toetsing zal worden uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Planning van de ROHM-administratie. Zoals past in een dergelijke procedure, zal met de NMBS overleg worden gepleegd over het meest haalbare tracé.

Mijnheer Malcorps, het is bijna overbodig om te zeggen dat de uiteindelijke beslissing over het tracé moet worden genomen naar aanleiding van de vaststelling van een gewestplan door de Vlaamse regering. Met het MER-rapport in handen kan men bij de definitieve tracékeuze ook de milieumilderende voorwaarden in overweging nemen. Dit kan misschien aanleiding geven tot plaatselijke varianten, die bijkomend moeten worden onderzocht en als sterk uit het onderzoek naar voor moeten komen.

Mijnheer de voorzitter, ik kan vandaag niet meer informatie verstrekken over de loop van de procedure van dit dossier.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De zaak staat officieus al verder. De onrust groeit. Bovendien is er de dubbelzinnigheid van de pre-MER-fase of van een haalbaarheids-MER. Bij het definitief opstellen van een MER, werden al een aantal keuzes gemaakt. Een groot aantal mensen zijn bezorgd. Men zegt dat die pre-MER-fase moet worden verlengd.

Ik begrijp dat er sprake is van overleg, of dat dit overleg er zal komen nadat u het definitief ontwerp hebt ontvangen. Op dat ogenblik zou het toch tijd zijn om eventueel vast te stellen dat er om sociale en ecologische redenen nog geen aanvaardbaar tracé is. De mogelijkheid bestaat dus dat in overleg tussen de Vlaamse regering en de NMBS dit soort van keuzes en nieuwe opdrachten worden geformuleerd ?

Minister Eddy Baldewijns : Dit behoort inderdaad tot de mogelijkheden.

De voorzitter : We hebben afgesproken dat we op dinsdagmiddag 4 februari de verkeerssituatie en

-problematiek van Antwerpen willen behandelen in aanwezigheid van iemand van de NMBS. We zullen uiteraard proberen om de meest interessante en belangrijke suggesties op één agenda te groeperen. Het zal wellicht nodig zijn om na een plaatsbezoek tot een tweede zinvolle discussie te komen. Deze vragen kunnen dan opnieuw worden gesteld. De minister heeft correct geantwoord binnen zijn bevoegdheid.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Werd er enige vorm van overleg voorzien tussen de betrokken gemeentebesturen ? Die worden immers geconfronteerd met vragen van hun inwoners, die via de pers vernemen wat er gaande is.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik begrijp deze bekommernis. Er zijn nauwelijks nog tracés denkbaar in de Antwerpse omgeving, waarbij nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Er zijn nauwelijks nog tracés denkbaar die geen invloed hebben op de omgeving en de woonkwaliteit van bepaalde buurten.

De vraag om meer studies mag niet tot een werkwijze leiden, die steeds verder uitstel betekent. Iedereen die met de situatie vertrouwd is, weet dat de tweede spoorontsluiting voor het Antwerpse havengebied een absolute en dringende prioriteit is. Met de huidige studies en met de lopende procedures, lopen we al achterop. We moeten alle mogelijkheden bekijken, maar ik zou wel willen vragen om de verschillende prioriteiten af te wegen. We moeten niet tot in het onzinnige op zoek gaan naar nieuwe tracés, terwijl we goed weten dat er niet veel mogelijkheden zijn en de prioriteiten naar achter schuiven.

De voorzitter : Mijnheer Malcorps, dit behoeft geen repliek. In aanwezigheid van de mensen van de NMBS zullen we de status quaestionis opmaken. Ze hebben reeds een tweede ontsluiting voorzien. U kunt daar dan informatief verder op inspeken. We moeten daar niet over uitweiden, vooraleer we van de NMBS de definitieve stand van zaken leren kennen.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik zou willen reageren op de vraag van de heer Lachaert. Deze vorm van overleg werd als dusdanig niet voorzien. De erva-

Baldewijns

ring leert wel dat in een dergelijke voorbereidende fase de betrokken initiatiefnemer – de NMBS – contact opneemt met de betrokken gemeenten. Bij de latere fase, waarin we het gewestplan herzien om het een definitieve vorm te kunnen geven, blijven de voorziene inspraakprocedure en het openbaar onderzoek gehandhaafd.

Met redenen omklede motie

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

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Patrick Lachaert tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de zonevremde particuliere woningen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Lachaert tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de zonevremde particuliere woningen.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, na de debatten betreffende het planningsdecreet en de beleidsbrief van de minister, bespreken we straks het coördinatiedecreet en binnenkort het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening.

Het coördinatiedecreet heeft als doel de bestaande wetgeving te hergroeperen tot één geheel zonder iets aan de bestaande bepalingen te wijzigen. Met andere woorden : de wet van 29 maart 1962 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw blijft van kracht. Het decreet op de ruimtelijke ordening zal een volledig nieuwe tekst in de plaats van de stedenbouwwet stellen.

Op dit ogenblik doen zich door de huidige bepalingen van de stedenbouwwet problemen voor. Een van die problemen is veroorzaakt door de redactie van artikel 79 van de stedenbouwwet. Er zijn nog andere acute problemen in de zonevremde inrichtingen, zowel wat betreft de particuliere woningen als wat betreft de bedrijfsgebouwen. Dat is nog een ander zeer.

De problemen doen zich voor bij de particuliere woningen in de landbouwzones. Voornoemd artikel stelt dat bij een afwijking van de gewestplannen een uitbreiding van de bestaande woningen beperkt dient te worden tot 20 percent van het bouwvolume met een maximum van 700 kubieke meter totaal bouwvolume na de uitbreiding. Vervangende nieuwbouw is verboden en bij renovatie moet 70 percent van de dragende delen van de oorspronkelijke woning behouden blijven.

Door deze bepalingen ontstaan in de landelijke gebieden problemen in verband met de oudere woningen. Die zijn niet meer aangepast aan de vereisten van het moderne wooncomfort, bijvoorbeeld de woningen die gebouwd zijn vóór de wet op stedenbouw en voor de Tweede Wereldoorlog.

Om dit gebrek aan modern wooncomfort te verhelpen dringt zich in de meeste gevallen een grondige renovatie op. Dit gaat met een volumevermeerdering gepaard die in sommige gevallen noodzakelijkerwijs de wettelijke bepaling overschrijdt. Het gaat hier over woningen die zeer beperkt zijn – zonder badkamer, garage of veranda. Dat zijn zaken die vandaag niet uitzonderlijk zijn en tot het normale wooncomfort behoren. Uiteraard hebben ze wel een belangrijke volumevermeerdering tot gevolg.

Een gezin met twee of drie kinderen koopt – misschien door financiële beperkingen – een dergelijke, door ouderdom aangetaste woning aan. De noodzakelijke aanpassingen inzake wooncomfort zullen niet kunnen gebeuren omwille van het artikel 79.

Artikel 79 werd destijds aangepast. Het is gemeengoed geworden voor al wie de ruimtelijke ordening een warm hart toedraagt. De bescherming van de open ruimte, het tegengaan van de verstedelijking, de herwaardering van de stedelijke gebieden zijn zaken die we vandaag ook terugvinden als opties vanuit de fundamentele basisfilosofie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Hoe nobel deze doelstellingen ook lijken, we mogen in het licht van het abstracte algemeen

Lachaert

belang niet blind zijn voor de individuele gevolgen van deze bepalingen. Het is duidelijk dat door het strikt toepassen van deze bepalingen andere negatieve gevolgen zullen worden gegenereerd. Men heeft daar niet bij stilgestaan bij het vastleggen van de teksten.

De nu bestaande oudere woningen in de landbouwgebieden zullen verder verkrotten en het aanzicht van het platteland zal worden aangetast. Dat kan niet de bedoeling zijn met het oog op onze ruimtelijke ordening in de 21ste eeuw.

Dat het in Vlaanderen nog niet zo erg gesteld is met deze woningen is een stelling die van een gebrek aan realiteit getuigt. In de provincie West-Vlaanderen zijn er gemiddeld 16,5 percent slechte woningen en in Oost-Vlaanderen 14,4 percent. In Brabant gaat het om een percentage van 10,7 percent en in Antwerpen en Limburg bedraagt het 8,5 percent. Een en ander blijkt uit de studie De staat van het woonpark in Vlaanderen 1994-1995. Deze studie kwam er in opdracht van de minister van Huisvesting. Slechte woningen worden daarin gedefinieerd als te vervangen woningen. Het gaat hier over woningen met zulke gebreken dat ze onverbeterbaar zijn of dat de kostprijs van de nodige herstellingswerken in onredelijke verhouding staat tot de totale waarde van de bouw na volledige renovatie. Onder de noemer slechte woningen vallen ook de woningen waarvoor een uitgebreide renovatie vereist is, met uitgebreide zware gebreken van verschillende aard. Een zware renovatie is in dergelijk geval nog verantwoord.

Er is heel wat werk aan de winkel voor de private eigenaars in Vlaanderen. Hun eigendomsrechten worden in sterke mate beknot door de bepalingen van artikel 79 van de stedenbouwwet. De aanpassingen die vereist zijn om van de oudere woningen moderne woningen te maken leiden onvermijdelijk tot een njet vanwege de vergunningafleverende overheid op basis van dit artikel 79. In de meeste gevallen gaat het om privé-initiatieven die enkel tot doel hebben om een gezin te huisvesten conform de moderne woonvereisten.

Ik wil echter zeer duidelijk zijn : mijn vraag tot aanpassing van de bepaling of tot flexibele toepassing ervan, is geen pleidooi voor een ongebreidelde uitbreiding van de bestaande woningen ten koste van de open ruimte. De bescherming van de open ruimte moet centraal blijven staan en als hoger algemeen goed fungeren in het licht van de duurzame ontwikkeling. Bij aanpassingswerken ter verbe-

tering van verouderde woningen, moet men echter flexibel optreden. De bewoners hebben recht op comfort en leefbare huizen. De huidige bepaling benadeelt dergelijke eigenaars ten opzichte van eigenaars wiens woning wel in de rode zones van het gewestplan ligt.

Deze situatie en de sociale, familiale en financiële gevolgen ervan, staan niet in verhouding tot het maatschappelijke nut van de wettelijke bepalingen. Het misbruiken van wettelijke bepalingen ten nadele van de open ruimte of het mogelijk maken van ongebreideld ruimtebeslag door te soepele regels, staat niet ter discussie. Dergelijke toestanden moeten respectievelijk worden bestreden en vermeden. Het gaat enkel en alleen om situaties waarbij particulieren hun recht op modern wooncomfort en voldoende woonruimte voor hun gezin, niet kunnen laten gelden ten voordele van een abstract begrip als de open ruimte. Enkele tientallen vierkante meter uitbreiding of bescheiden vervangende nieuwbouw vormen toch geen ernstige bedreiging voor de open ruimte ?

Daarom dus mijn vraag en oproep tot de minister om deze problematiek te bekijken naar aanleiding van de redactie van het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening. Net als voor de problematiek van termijnen en beroepen, moet de nieuwe tekst een oplossing bieden voor deze problemen. Ik hoop dat de minister me een gunstig antwoord kan geven.

Ten slotte wil ik wijzen op een eigenaardige situatie die zich voordeed in Wingene. Daar werd een bestaande woning, bestemd als boswachterswoning, volledig vervangen door nieuwbouw. De motivering hiervoor luidde dat de bestaande woning niet beantwoordde aan haar functie en evenmin modern wooncomfort bood. Verbouwing was niet mogelijk, omdat de woning te dicht bij de nieuwe rooilijn lag. Zo'n bouwvergunning is de droom van elke privé-eigenaar. De Vlaamse Gemeenschap leverde, ondanks het negatief advies van het schepencollege van 24 oktober 1995, een aangepaste bouwvergunning af op 8 maart 1996. Blijkbaar gelden voor de overheid andere regels inzake ruimtelijke ordening.

Mijnheer de minister, werd met deze problematiek rekening gehouden bij het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ? Beschikt u over concrete cijfers inzake de ouderdomsstructuur van de woningen die zich niet in de daartoe op de gewestplannen voorziene zones bevinden ? Voorziet u een aanpassing van artikel 79 in het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening ? Houdt u rekening met de mogelijke invoering van een tegemoet-

Lachaert

koming voor woonverplaatsing, indien de huidige regeling onverkort blijft bestaan ? Wordt in het licht van de gegevens uit de studie De staat van het woonpark in Vlaanderen : resultaten van het kwaliteitsonderzoek '94-'95, in opdracht van de minister van Huisvesting, de mogelijkheid tot herinvoering van de vervangende nieuwbouw voor particuliere woningen behouden ? Wat is uw houding tegenover de bouwvergunning voor de boswachterswoning te Wingene, waarbij geen rekening werd gehouden met de toepassing van artikel 79 van de wet op de stedenbouw ?

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik zou willen wijzen op het feit dat de problematiek zoals geschetst door de heer Lachaert reeds gedeeltelijk aan bod komt in een voorstel van decreet van 23 november 1995, namelijk stuk 132. Ik zou het betreuren als een parlamentslid of politicus de hesp van zijn boterham laat halen. Toch vind ik het positief dat deze problematiek door de interpellatie van de heer Lachaert opnieuw wordt aangekaart.

Ik wil ook aantonen dat de kloof met de burger vaak ontstaat doordat wij als politici dit thema en andere thema's die belangrijk zijn voor de burger, negeren. Dit speelt hier mee. Op een bepaald moment had een fractie aandacht voor de problematiek. Volgens de NIS-telling van 1991 spreken we over 303.000 woningen die grotendeels in agrarisch gebied liggen. Het ligt mijns inziens aan het parlement dat bepaalde onderwerpen laattijdig op de politieke agenda komen.

Ik verwijs ook naar ons voorstel van decreet inzake de vrije nieuwsparing. Het parlement probeert te anticiperen op de gebeurtenissen, maar wordt geblokkeerd door het advies van de Raad van State. Als jong parlamentslid wil ik de gangbare manier van werken en de onmacht om een initiatief te ontwikkelen, toch eens aanklagen.

Inhoudelijk ben ik het grotendeels eens met de analyse van de heer Lachaert. Ik verwijs opnieuw naar mijn voorstel van decreet. Ik wil de inhoudelijke discussie hierover nu nog niet voeren. Het zou immers betreurenswaardig zijn dat een voorstel van decreet dat reeds een jaar geleden werd ingediend, met één pennentrek van de agenda wordt afgevoerd.

Het is niet de bedoeling van de CVP-fractie de bouw van luxevilla's toe te laten in een landelijk gebied met hoofdzakelijk kleine woningen. Een studie over de periode 1994-1995 in opdracht van minister Peeters toont aan dat in sommige arrondissementen 37 percent van de woningen in slechte staat zijn. De bewoners kunnen op basis van artikel 79 weinig of niets doen om dit te verhelpen. Dit probleem bestaat niet enkel in West-Vlaanderen, maar ook in het arrondissement Antwerpen. In Antwerpen gaat het over 5 percent van de woningen, terwijl het in andere arrondissementen over 35 percent gaat. Het gaat alleszins om een algemeen probleem, waarmee duizenden Vlamingen worden geconfronteerd. Wij dringen erop aan dat deze problematiek, mede naar aanleiding van het voorstel, van decreet, in de commissie wordt besproken.

De voorzitter : Mijnheer Decaluwé, destijds werd afgesproken dat wij de bespreking van een aantal voorstellen van decreet zouden combineren met de bespreking van het ontwerp van decreet over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Indien de leden van oordeel zijn dat de besprekingen beter gescheiden verlopen, verwacht ik dat hiertoe een prioriteitsverzoek wordt ingediend. Ik ben bereid deze problematiek apart te agenderen.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik dank de interpellanten voor hun vragen over een onderwerp dat heel wat mensen bezighoudt. Ik zal niet trachten een antwoord te formuleren op de vraag wie wiens kaas van de boterham eet. Ik weet dat er een voorstel van decreet werd ingediend, ik heb vandaag de interpellaties aanhoord en ik lees ook af en toe belangrijke artikelen in de pers. Men kan zich dan afvragen wie de eerste was.

De heer Lachaert vraagt in de eerste plaats of met deze problematiek rekening werd gehouden in het ontwerp van decreet over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan, zoals het voorlopig werd vastgesteld door de Vlaamse regering op 24 juli 1996, bevat geen specifieke indicaties inzake de toepassing van artikel 79 van de Stedenbouwwet. Het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan geeft enkel globale ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur in het buitengebied aan. Hierbij wordt geopteerd voor het concentreren van het wonen in de kernen van het buitengebied. Er wordt niet voorzien in verdere stimulering van bebouwing in het buitengebied. Maatregelen met betrekking tot de manier waarop in het buitengebied kan worden gebouwd, moeten verder worden vastgelegd in de

Baldewijns

uitvoeringsplannen. Hierbij zijn de huidige decreetale bepalingen en omzendbrieven op dit ogenblik nog altijd het uitgangspunt.

Op de volgende vraag van de heer Lachaert antwoord ik dat er geen cijfergegevens beschikbaar zijn over de ouderdomsstructuur van de woningen per zone van het gewestplan. Wij zijn echter wel op de hoogte van de studie die werd uitgevoerd in opdracht van minister Peeters. Van de 303.000 woningen die zich in andere bestemmingsgebieden bevinden, zijn er wellicht ongeveer 60.000 gesitueerd in landbouwzones. Wij hebben de opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren, waarbij in het bijzonder aandacht moet worden besteed aan de regio Roeselare-Tielt. Dit laatste zal de heer Lachaert waarschijnlijk niet verwonderen.

We willen nagaan wat daar de problemen zijn en hoe we kunnen remediëren. Door het doorbreken van de 20-percentregel lost men bepaalde kwalen, zoals het ontbreken van sanitair of centrale verwarming, niet op.

Op de derde vraag van de heer Lachaert antwoord ik dat we in het kader van het nieuwe decreet rekening zullen moeten houden met deze gegevens. We beschikken in dit verband al over een aantal belangrijke documenten, zoals het voorstel van decreet van de heer Decaluwé. Ook in zijn recente artikel raakt hij een aantal interessante mogelijkheden aan.

Ter gelegenheid van de begrotingsbesprekingen heb ik aan deze commissie de krachtlijnen van het nieuwe decreet al voorgelegd. Iedereen kent ze dus.

Zo dadelijk bespreken we het zogenaamde coördinatiedecreet. Ook over die tekst beschikken de commissieleden. Ze weten dus dat dit coördinatiedecreet geen inhoudelijke bepalingen bevat. Dat is ook niet de bedoeling van een coördinatiedecreet. In het kader van een nieuw decreet Ruimtelijke Ordening is zo een nieuwe regelgeving uiteraard wel aan de orde. We zijn volop bezig met de voorbereidingen van zo een nieuw decreet. Zonder me op een concrete timing vast te pinnen, hoop ik, samen met de voorzitter, dit ontwerp voor het einde van het jaar aan de commissie te kunnen voorleggen.

De vierde vraag van de heer Lachaert luidde : wordt er rekening gehouden met de mogelijkheid van het invoeren van een tegemoetkoming voor

woonverplaatsing, indien de huidige regeling onverkort blijft bestaan ? Die vraag omvat veel elementen, die ik niet stuk voor stuk zal onderzoeken. De huidige regelgeving bepaalt niet dat woningen moeten worden verplaatst. Er is dus geen sprake van een tegemoetkoming. Zulke suggesties kunnen maar worden overwogen met een voldoende cijferkennis in het achterhoofd, maar toch durf ik te zeggen dat dit vandaag niet aan de orde is.

Op de vijfde plaats vroeg de interpellant of de mogelijkheid tot herinvoering van de vervangende nieuwbouw voor particuliere woningen behouden blijft. Het is zeker niet de bedoeling om deze vervangende nieuwbouw opnieuw als algemene regel in te voeren. Die optie zou regelrecht ingaan tegen de optie van de bescherming van de open ruimte. De ruimtelijke uitvoeringsplannen op gemeentelijk niveau zullen bepalen waar en onder welke omstandigheden bouwen in het buitengebied wordt toegestaan. Daarbij moet men rekening houden met de visie van het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Dat brengt me bij de laatste vraag van de heer Lachaert, betreffende de bouwvergunning voor een boswachterswoning te Wingene. Ik heb hierover inlichtingen ingewonnen bij de buitenafdeling ROHM West-Vlaanderen. Ik lees hierin dat op 8 maart 1996 aan de afdeling Gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap voor Aministratie, afdeling Bos en Groen, een vergunning werd afgeleverd voor de bouw van een boswachterswoning te Wingene, dit in toepassing van artikel 20 van het KB-inrichtingsbesluit van 28 december 1972 met betrekking tot de gewestplannen. Dit artikel bepaalt dat bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen buiten de daarvoor bestemde gebieden kunnen worden toegestaan, voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en het architectonische karakter van het gebied. Het is evident dat de dwingende noodzaak voor de toepassing van dit artikel dient te worden aangetoond.

Zulks gebeurde in de motivering van de bouwvergunning. De bestaande woning lag aan een gewestweg. Er rustte ook een erfdiensbaarheid van achteruitbouw op, waarvoor een bindend ongunstig advies werd gegeven door de afdeling Wegen. De woning was niet aangepast aan de functie die ze moest vervullen en beschikte niet over het normale, moderne wooncomfort. Verbouwing of nieuwbouw was dus in elk geval noodzakelijk. Het behoeft geen betoog dat een boswachterswoning zo dicht mogelijk bij de te beheren bossen moet liggen. Bij nader onderzoek bleek een inplanting in

Baldewijns

een woongebied operationeel niet haalbaar, aangezien het dichtstbijzijnde woongebied 500 meter verder ligt, aan de overkant van de gewestweg. De nieuwbouw van de woning gebeurde, na afbraak van de oude woning, op circa vier meter achter de oude voorbouwlijn en hield een volumevermindering in ten aanzien van de oude woning. Om al deze redenen was zo een nieuwbouw aanvaardbaar. Tot zover het verslag dat mij werd bezorgd. Ik zal mijn diensten er nogmaals op wijzen dat de artikelen 20 en 79 strikt moeten worden geïnterpreteerd.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Ik wil zeker niet de kaas van tussen iemands boterham uithalen. Het was mij er gewoon om te doen het kaarsje brandend te houden.

De minister verwijst, zoals te verwachten, naar het decreet op de ruimtelijke ordening. In zijn plaats zou ik hetzelfde doen. Daarmee is de kous dan af.

De vraag ligt voor de hand : wanneer komt het decreet op de ruimtelijke ordening er ? De minister heeft gezegd dat hij dit voor het jaareinde wil afwerken. Ik neem daarvan akte. Als hij daarin slaagt, dan zal ik voor hem het grootste respect opbrengen. Ik vrees echter dat dit niet het geval zal zijn.

Als dat decreet er niet snel komt, dan zal deze problematiek, maar ook de problematiek der zonevreemde bedrijfsgebouwen voortwoekeren. In afwachting van de totstandkoming van het decreet kan men Vlaanderen niet gedurende één, twee of drie jaren voorhouden dat er niets aan de hand is. Zo'n houding zal enkel illegale toestanden in de hand werken. Hoe langer dat decreet uitblijft, hoe meer illegaliteit men zal creëren. Dat is een erg realistische voorspelling.

Enkele Antwerpse collega's hebben deze vergadering verlaten. Ik kan begrijpen dat de plattelandsproblematiek de Antwerpenaren niet interesseert. (*Rumoer*)

En de Agalevmensen blijven enkel voor de natuurproblematiek ; dat is een ander probleem. (*Gelach*) Er is terecht de nadruk gelegd op de kernversterking in de steden. Ik denk dat het een goede zaak is dat daarover op een ernstige wijze wordt gedebatteerd, en dat daaraan geld wordt gespendeerd, maar ook de plattelandsbewoners hebben recht op

wonen. Een aantal onder hen – tienduizend, vijftig- of zestigduizend, naargelang de gehanteerde inventaris – hebben ook recht op normaal wonen. Ik vraag dus uw aandacht voor deze problematiek.

Het gaat niet om een strijd tussen de bewoners en de natuur. De aanpassing van een woning aan de vereisten van het moderne wooncomfort heeft niets met de natuur te maken. Weet u dat de bouw van een houten carport, naast de woning, wordt opgenomen in de berekening van het bouwvolume ? Iedereen in de stad vindt toch ook dat zijn wagen in een garage moet staan. (*Rumoer*)

De voorzitter : Kunnen we ons tot de plattelandsproblemen beperken ?

De heer Patrick Lachaert : U weet goed wat ik bedoel. Deze mensen hebben recht op een normaal wooncomfort, zonder dat daarbij de natuur in het gedrang komt.

Ik wil nog iets zeggen over het antwoord van de minister op de laatste vraag. De argumentatie van de administratie van West-Vlaanderen is volkomen naast de kwestie. Het is perfect mogelijk om een verbouwing uit te voeren – zelfs als de woning belast is met een bouwlijn. Als men die verbouwing wenst door te voeren, moet men deze van de meerwaarde aftrekken. De gehanteerde argumentatie houdt dus geen steek.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb uit het antwoord van de minister toch begrepen dat hierover nog te praten valt. Ook ik denk dat een lineaire maatregel niet aangewezen is. Het kan ook niet de bedoeling zijn dat de bouw van kasten van villa's in de open ruimten mogelijk wordt gemaakt.

Ik wil hier even een bekend planoloog, de heer Charles Vermeersch, citeren. Hij sprak op een studiedag voor gemeentesecretarissen, in West-Vlaanderen. Uw medewerker was daar ook aanwezig. U hebt daarnet gesproken over de problematiek der open ruimten. Die moeten worden beschermd. Maar als men op een bepaald ogenblik de bewoners van die ruimten niet meer de mogelijkheid biedt om een bepaald niveau van basiscomfort te handhaven, dan zullen deze mensen verhuizen. Ze zullen dan elders percelen in open ruimten in beslag nemen.

Een kleine verbouwing tast niet noodzakelijk de landschappelijke waarde aan. Het gaat hier over

Decaluwé

agrarisch gebied, niet over vallei- of natuurgebieden. De bescherming van de open ruimte speelt ook een rol. Al deze elementen moeten worden afgewogen.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, ik wou niet meer tussenbeide komen, maar ik heb nog één opmerking voor mijn beide collega's. Het is zeker niet de bedoeling om mensen die op het platteland wonen, het basiscomfort waarop ze recht hebben, te ontzeggen. Binnen de huidige wetgeving is dit perfect mogelijk : een basiscomfort zonder uitbreiding van het volume behoort tot de mogelijkheden. Het gemiddelde woonvolume in Vlaanderen is beduidend hoger dan in ons omliggende landen. We zijn dus eigenlijk al zeer vrijgevig.

De voorzitter : Bij een milde toepassing van het reglement dreigen we in een nieuwe polemiekt terecht te komen.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mevrouw Dua maakt de vergelijking met Nederland, en deze is juist. Het kan echter niet de bedoeling zijn om de gemiddelde oppervlakte te beperken. Onlangs verscheen een interessante studie over de woonbehoeften. In plaats van uit te breiden, zouden we moeten afbreken : de gemiddelde oppervlakte van een woning in Nederland is 30 percent kleiner dan in Vlaanderen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Ons uitgangspunt moet een pragmatische houding zijn.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mevrouw Dua, weet u wat de gemiddelde oppervlakte van een sociale woning is ?

De voorzitter : We houden hier geen ondervraging.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, als we hier een ondervraging houden, kan ik beter niet teveel meer toevoegen. Ik wens erop te wijzen dat ik hier – zoals de heer Lachaert in zijn repliek correct heeft gezegd – een kort verslag van de bevoegde administratie heb gegeven.

De voorzitter : Collega's, we zijn bereid om elk voorstel van decreet op de agenda van de commissie te plaatsen, dit op verzoek van de indieners van het voorstel. Hier heerst geen willekeur. Er worden veel decreten ingediend. Zoals afgesproken, zullen we deze samen met het Structuurplan Vlaanderen bespreken. Een voorstel van decreet kan afzonderlijk worden besproken na voorlegging van een dergelijk verzoek aan de commissie.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.38 uur.*
