C85 – C-RUI13

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 1998-1999

10 maart 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over erfdienstbaarheden in functie van gereserveerde wegtracés

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de veerdienst Wintam-Niel

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Leo Peeters, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting, over de problematiek van de bouwaanvragen in woonuitbreidingsgebieden en de gevolgen ervan voor de realisatie van sociale huisvestingsprojecten

C 85 – Omslag 2

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven en het Kluizendok in de Gentse Kanaalzone

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de Arcadisstudie over een alternatief tracé voor de tweede spoortoegang tot Antwerpen

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 10 maart 1999

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Herman Lauwers

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 15.56 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over erfdienstbaarheden in functie van gereserveerde wegtracés

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over erfdienstbaarheden in functie van gereserveerde wegtracés.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : In het kader van aan te leggen wegeninfrastructuren kan op de gewestplannen in reservatiestroken of -gebieden worden voorzien. Het gevolg van de reservatie van dergelijke stroken of gebieden is dat bepaalde handelingen, zoals het bouwen en verbouwen van een woning, aan beperkingen zijn onderworpen. Meer bepaald stelt artikel 18, punt 7.3 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerpen van gewestplan en van de gewestplannen zelf, dat in dergelijke gebieden beperkingen kunnen worden opgelegd aan de handelingen en werken.

Vandaag dient zich evenwel het probleem van voorbijgestreefde tracés aan. Wanneer de overheid, bijvoorbeeld in het kader van een structuurplan, een bepaald tracé niet langer opportuun acht, zal de vooropgestelde weg niet worden aangelegd. Zolang het geldende gewestplan met reservatiestroken en -gebieden niet door een ander is vervangen, blijven de bouwbeperkingen echter gelden. Bovendien neemt de gewestplanherziening lange tijd in beslag, zodat soms jaren moet worden gewacht voordat de geplande werken kunnen worden gestart.

Uiteindelijk worden vooropgestelde tracés niet vervangen door andere plannen, maar blijven ze bestaan. Binnen die tracés moeten bepaalde werken worden ondernomen. Dat kan echter niet omdat er een blokkering is. Welke maatregelen zal de minister nemen om een einde te maken aan deze anomalie : de strijdigheid tussen de bepalingen van het structuurplan en de voorziening van het gewestplan betreffende de reservatiestroken en -gebieden van aan te leggen wegeninfrastructuur.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft in zijn indicatieve bepalingen de volgende aspecten opgenomen met betrekking tot schrappen van de reservatiestroken voor aan te leggen wegeninfrastructuur.

Ten eerste worden de reservatiestroken geschrapt in de BPA's voor de aanleg van wegverbindingen met een nationale en internationale functie die niet zijn geselecteerd als hoofdweg. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan worden gegeven, bijvoorbeeld voor pijpleidingen.

Ten tweede worden ook de reservatiestroken geschrapt in de bestaande BPA's voor de aanleg van verbindingswegen van Vlaams niveau die niet zijn geselecteerd als primaire weg I. Dit belet echter evenmin dat de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kunnen krijgen.

Ten derde worden alle reservatiestroken geschrapt van wegeninfrastructuur die niet worden geselecteerd als primaire weg II, tenzij uit leefbaarheids-

Stevaert

overwegingen de aanleg van een nieuwe weg of rondweg noodzakelijk wordt geacht.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen neemt dus duidelijk de optie om in de ruimtelijke uitvoeringsplannen alle reservatiestroken voor wegeninfrastructuur te schrappen die niet zijn geselecteerd op Vlaams niveau. Voor secundaire wegen, die worden geselecteerd door de provincie, ligt de situatie enigszins anders. Rondwegen voor secundaire wegen zijn enkel verantwoord op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid, maar niet omwille van de verbetering van de verbindingsfunctie. Deze nieuwe trajecten moeten worden opgenomen in een provinciaal ruimtelijk structuurplan, en moeten voldoen aan de drie voorwaarden van het RSV.

Aangezien er vandaag nog geen ruimtelijke uitvoeringsplannen op provinciaal niveau bestaan, worden secundaire wegen ook opgenomen in de gewestplannen. Aldus worden op basis van een ruimtelijke afweging die is gebaseerd op de principes van het RSV, ongewenste gereserveerde tracés geschrapt. Relevante elementen met betrekking tot tracés voor wegeninfrastructuur uit gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen worden zo mogelijk meegenomen in de lopende gewestplanwijzigingen.

Vandaag is de herziening van het gewestplan het enige instrument om reservatiestroken voor aan te leggen wegeninfrastructuur te schrappen. In een aantal recent goedgekeurde gewestplanwijzigingen – onder andere het Gentse en de Kanaalzone, Leuven, Antwerpen, Kortrijk, Roeselare en Tielt – werd een ruimtelijke afweging gemaakt over het al dan niet behouden van reservatiestroken voor geplande wegeninfrastructuur. Bij deze processen werd een aantal reservatiestroken geschrapt. De herziening van een gewestplan is steeds gebonden aan termijnen die bepaald zijn bij decreet.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de veerdienst Wintam-Niel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de veerdienst Wintam-Niel.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, in antwoord op mijn schriftelijke vraag van 5 maart 1996 betreffende de verplaatsing van de veerdienst Niel-Wintam antwoordde de toenmalige minister van Openbare Werken Baldewijns : ‘In het kader van de werken voor de omlegging van het Zeekanaal Brussel-Rupel naar de Schelde werd een milieueffectenrapport opgesteld door de groep van Toegepaste Ecologie onder coördinatie van professor Verheyen. Dit rapport stelt voor om de veerdienst te verplaatsen naar het noordelijke eiland op de linkeroever van de Rupel, en naar Schelle op de rechteroever van de Rupel. De verhuizing moet worden gezien in het geheel van de werken die nog moeten gebeuren om het project van de omlegging van het Zeekanaal te Hingene te voltooien. In feite zou het nieuwe veer operationeel moeten zijn op het ogenblik dat de nieuwe kanaalarm wordt aangesloten op het bestaande zeekanaal, en de verbinding tussen de huidige veersteiger en zijn achterland dus wordt verbroken. Het openstellen van de nieuwe toegang tot het kanaal wordt verwacht in 1997.’

Mijnheer de minister, tijdens uw recent bezoek aan Niel kwam de verhuizing van het veer opnieuw ter sprake. Aan de hand van argumenten en tekeningen pleitte burgemeester Deckers ervoor om het veer in Niel te houden. U beloofde de burgemeester toen een nieuw onderzoek in te stellen. Kunt u me zeggen wat er met de bestaande veerdienst zal gebeuren ? Wordt de veerdienst verplaatst naar Schelle-Hingene of wordt de bestaande veerdienst Wintam-Niel behouden ? Persoonlijk vind ik dat de bewoners van de betrokken gemeenten er recht op hebben om eindelijk te weten waar die veerdienst zal komen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Huybrechts, ik kan u bevestigen dat de vroeger genomen beslissing om het veer te verplaatsen naar Schelle-Hingene, behouden blijft. Uit een bijkomend onderzoek is immers gebleken dat er meer argumenten voor de verplaatsing pleiten dan ertegen. Vooral overwegingen op toeristisch-recreatief vlak liggen aan de basis van deze beslissing.

Stevaert

De veerdienst kan pas worden verplaatst nadat in Schelle en Hingene nieuwe veersteigers zijn gebouwd. De studie voor het bouwen van deze nieuwe veersteigers kon pas starten na het uitvoeren van het nodige grondonderzoek, dat via een hefeiland vanop het water moest gebeuren. Voor het uitvoeren van dit grondonderzoek diende eerst een procedure te worden afgewerkt conform de wet op de overheidsopdrachten.

Het technisch dossier voor het bouwen van de nieuwe veersteigers wordt heden door de administratie afgewerkt. De nodige kredieten voor deze werken worden opgenomen in het fysisch programma 1999. Verwacht wordt dat de aanbestedingsprocedure voor de herbouw van de steigers binnen enkele maanden kan worden afgerond.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : De veerdienst wordt dus verplaatst. Wanneer zou die dan bij benadering operationeel kunnen zijn ?

Minister Steve Stevaert : Daar durf ik nu geen concrete uitspraken over te doen. In ieder geval mag men verwachten dat de aanbestedingsprocedure voor de steigers binnen enkele maanden zal zijn afgerond.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Leo Peeters, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting, over de problematiek van de bouwaanvragen in woonuitbreidingsgebieden en de gevolgen ervan voor de realisatie van sociale huisvestingsprojecten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Peeters, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting, over de problematiek van de bouwaanvragen in woonuitbreidingsgebieden en de gevolgen ervan voor de realisatie van sociale huisvestingsprojecten.

Minister Stevaert zal ook antwoorden in naam van minister Peeters.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil een vraag stellen in verband met de nood aan betaalbare en degelijke huisvesting. In de loop van de besprekingen heeft men meermaals vastgesteld dat dit niet alleen een probleem is in de steden, maar ook in de landelijke gemeenten. Ook daar stellen we vast dat de prijs van de bouwgronden spectaculair is gestegen. Er zijn weliswaar verschillen die variëren van streek tot streek, maar men kan niet ontkennen dat er een belangrijke stijging is van de bouwgrondprijzen, vooral via privé-verkavelingen.

Derhalve wordt de rol van de socialebouwmaatschappijen belangrijker. Ook mensen met een lager inkomen moeten immers de kans krijgen om een grond, een eigendom of een woning te verwerven. De nood aan betaalbare en degelijke huisvesting blijft dus zeer groot. Niemand kan dat ontkennen. Men hoeft enkel maar de wachtlijsten te bekijken bij de diverse socialehuisvestingsmaatschappijen.

Tijdens het armoededebat dat vorig jaar in het parlement werd gevoerd, werd deze nood ook meermaals beklemtoond. De noodzaak om op korte termijn 40.000 bijkomende sociale woongelegenheden te realiseren, werd extra beklemtoond in de resolutie die ter afsluiting van dat debat door het parlement werd aangenomen.

Voor de belangrijkste actoren op het vlak van de sociale huisvesting, met name de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en de regionale of lokale socialehuisvestingsmaatschappijen, betekent dit ontegensprekelijk een grote uitdaging.

Huisvestingsmaatschappijen die initiatieven willen nemen, worden echter geconfronteerd met een al te strikte toepassing van de richtlijnen inzake de voorwaarden tot aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Deze richtlijnen houden in dat er voor elke mogelijke bouwaanvraag in een woonuitbreidingsgebied van de gemeente een woonbehoeftestudie wordt gevraagd. Het maakt daarbij geen verschil uit of de wegenis al dan niet is aangelegd, het de opvulling betreft van een bestaande wijk, het om een restperceel gaat of heel het gebied moet worden aangesneden. De algemene regel is

De Roo

dat indien er geen woonbehoeftestudie is, er geen sociale kavels in een woonuitbreidingsgebied kunnen worden gerealiseerd.

In mijn gemeente moet een verouderd bejaardentehuis worden vervangen door een nieuwbouw in de tuin van het bestaande rustoord. Dat ligt voor een deel in een woonuitbreidingsgebied. Er wordt een woonbehoeftestudie gevraagd voor het verhuizen van bejaarden van het oude naar het nieuwe gebouw. Zolang die er niet is, mogen we de werken niet starten. In plaats van het gezond verstand te laten primeren, past men de regels veel te strikt toe.

De activiteit van heel wat sociale bouwmaatschappijen wordt op termijn gehypothekeerd. Het is net de sociale rol van socialehuisvestingsmaatschappijen die teniet wordt gedaan. Voor het verwerven van een sociaal betaalbare bouwgrond stelt men vast dat de zaken niet vooruitgaan.

Heel wat gemeenten beschikken nog niet over een goedgekeurde studie. In de provincie Oost-Vlaanderen bleek er bijvoorbeeld midden januari maar één gemeente te beschikken over een goedgekeurde woonbehoeftestudie. Dit is niet te wijten aan de gemeentebesturen, maar sommige studiebureaus werken efficiënter dan andere. Sommige verplichtingen die men aan de gemeente oplegt, kan men niet inlossen. De wil om een behoeftestudie te realiseren, is er wel degelijk, maar de middelen niet altijd. Ik vraag dan ook aan de Vlaamse overheid de gemeenten te ondersteunen. Ik ben verheugd dat de minister hiervoor reeds 300 miljoen frank heeft voorbehouden.

Mijnheer de minister, bent u zich bewust van de moeilijkheden die de richtlijnen van uw departement teweegbrengen bij de realisatie van de broodnodige sociale huisvestingsprojecten ? Werd daarover binnen de regering vooraf overleg gepleegd ? Zo ja, welke standpunten werden er dan ingenomen ?

Hoeveel projecten van sociale huisvestingsmaatschappijen in woonuitbreidingsgebieden werden sedert de omzendbrief van 12 mei 1997 inzake de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden vergund ? Hoeveel woonbehoeftestudies, uitgesplitst per provincie, werden sedert deze omzendbrief goedgekeurd ? Hoe zal de regering vermijden dat de richtlijnen de realisatie van sociale huisvestingsprojecten in woonuitbreidingsgebieden in de meeste gevallen de facto onmogelijk maken ? Beseft de Vlaamse regering dat de situatie sterk kan verschillen van regio tot regio ? De behoefte aan nieuwbouw in bepaalde regio's veel groter dan in andere.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, deze gebieden werden steeds beschouwd als reservegebieden voor huisvesting. De omzendbrief van maart 1997 werd voorafgegaan door de richtlijn van 22 september 1992 betreffende het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Ook daar vertrok men van dezelfde principes.

De woonbehoeftestudie is niet vereist indien het om gronden gaat binnen het woongebied van het gewestplan, binnen de bestemming 'wonen in BPA' en voor uitgeruste gronden in een woonuitbreidingsgebied. Op basis hiervan kunnen de meeste sociale huisvestingsprojecten worden vergund. Dit geldt in het bijzonder voor de inbreidingsgerichte projecten.

Aangezien in 1997 geen inventaris bestond van alle eigendommen van de erkende maatschappijen, heeft men beslist om gefaseerd te werken bij de ruimtelijke afweging van de gronden. Op basis van een eerste inventaris werden overgangsmaatregelen toegekend. Mijn voorganger, minister Baldewijns, heeft op 31 juli 1998 de beslissing hierover overgemaakt aan de administrateur-generaal van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij.

Op 7 april 1998 besliste de Vlaamse regering dat de ministers die bevoegd waren voor respectievelijk ruimtelijke ordening en huisvesting op korte termijn een rapport moesten voorleggen over de screening van de gronden van de socialehuisvestingsmaatschappijen en op de verhouding ervan met het RSV. In deze afweging wordt binnen de randvoorwaarden van een goed ruimtelijk beleid rekening gehouden met de engagementen van de overheid in het verleden. Naar aanleiding hiervan werd afgesproken met de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij om zo snel mogelijk een correct en volledig verslag te verschaffen van alle eigendommen van erkende socialehuisvestingsmaatschappijen.

De Vlaamse regering heeft op 12 januari 1999 een beslissing genomen over een bijkomende nota over de screening van de gronden van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en over de verhouding van die maatschappij met het RSV. Hierin komen de uitgangspunten voor screening aan bod.

Stevaert

Mijn administratie beschikt niet over een inventaris van de verwezenlijkingen van de sociale huisvesting. Die inventaris behoort immers tot de bevoegdheid van de minister van Huisvesting. Het aantal vergunningen is wellicht niet gelijk aan een positieve advisering in het kader van een woonbehoeftestudie. Verschillende projecten werden vergund op basis van hun ligging in een BPA of aan een voldoende uitgeruste weg. De woonbehoeftestudie geeft uitsluitend een antwoord op de planologische toets van opportuniteit. Adviezen bij vergunningsaanvragen zijn uiteraard ook afhankelijk van de inhoud en de stedenbouwkundige inrichting van het project.

Erkende socialehuisvestingsmaatschappijen vragen niet altijd onmiddellijk een vergunning aan voor een project na een positief advies in het kader van een woonbehoeftestudie. Ook de door minister Baldewijns toegekende overgangsmaatregelen hebben niet allemaal onmiddellijk aanleiding gegeven tot het toekennen van een vergunning. Sinds de invoering van de omzendbrief werden verschillende soorten adviezen bij de woonbehoeftestudie gegeven. Het overzicht dat ik u ter beschikking stel, bevat zowel de woonbehoeftestudies die in totaliteit werden goedgekeurd, als de woonbehoeftestudies die in een definitief vastgesteld gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werden opgenomen en de woonbehoeftestudies die voldoende onderbouwing boden om een uitspraak te doen over projecten in de woonuitbreidingsgebieden. Het gaat om een dertiental woonbehoeftestudies in de provincie Antwerpen, vier in Vlaams-Brabant, vijf in Oost-Vlaanderen, negen in West-Vlaanderen en negen in Limburg.

Op verschillende sporen wordt aandacht geschonken aan de socialehuisvestingsprojecten in relatie tot de omzendbrief van maart 1997. Op 31 juli 1998 werden overgangsmaatregelen in verband met de omzendbrief van minister Baldewijns toegekend. In de nota's van 7 april 1998 en 12 januari 1999 besliste de Vlaamse regering om op basis van een inzicht in alle onbebouwde eigendommen van de erkende huisvestingsmaatschappijen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een uitspraak te doen over de opportuniteit van de individuele socialehuisvestingsprojecten in woonuitbreidingsgebieden.

De Vlaamse Huisvestingsmaatschappij corrigeert momenteel de voorlopige inventaris. In het kader van de paragraaf uit de omzendbrief inzake ruimtelijke ordening van maart 1997 'woonuitbreidingsgebied maximaal inzetten voor sociale huisvesting en groepswoningbouw', wordt een formeel advies gevraagd over de woonbehoeftestudie aan de afdeling Woonbeleid.

Er werd nog een bijkomende opmerking geformuleerd over een specifiek probleem dat symbool staat voor sommige andere dossiers. De opdracht aan de administratie is duidelijk. Ze moet de geest respecteren en heel kleine problemen op een menselijke manier oplossen.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, ik richtte mijn vraag zowel tot de minister van Ruimtelijke Ordening als tot de minister van Huisvesting. Beide bevoegdheden komen immers ter sprake. Indien de minister van Huisvesting, die hier niet aanwezig kan zijn, een antwoord heeft voorbereid, zou ik dat antwoord graag krijgen. Of werden beide antwoorden misschien samen geformuleerd ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het antwoord werd in samenspraak geformuleerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Cleuvenbergen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de heraanleg van de N69 Tongeren-Borgworm tussen het kruispunt met de N614 en het Waals grondgebied.

Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dagelijks pendelen heel wat mensen van Tongeren naar Brussel, of bijvoorbeeld richting Tienen en Leuven, via de N69 en vervolgens naar de E40. Het is de logica zelf dat die mensen spontaan de N69 gebruiken – dat is de

Van Cleuvenbergen

weg Tongeren-Borgworm. Het is nu eenmaal de kortste weg richting Brussel.

Die weg bestaat uit drie delen. Een eerste deel vertrekt in Tongeren-centrum en gaat tot aan de splitsing richting Herstappe-Crisnée. U ziet dat we ons permanent op de taalgrens bevinden. In de periode 1995-1996 werd deze weg opnieuw aangelegd over een afstand van 2.800 meter. Er kwam ook een fietspad. De kostprijs voor de heraanleg bedroeg 159,6 miljoen frank.

Het tweede deel is de reeds verbrede en met fietspad uitgeruste weg op Waals grondgebied. Vervolgens zijn er vier kilometer missing links of vier kilometer oude weg vanaf het kruispunt met de N614 tot aan de grens van de provincie Limburg met de provincie Luik. Ik heb het enkel over deze vier kilometer smalle, gevaarlijke, kronkelige weg zonder bermen en zonder verlichting. De velden liggen er op sommige plaatsen wel twee meter dieper dan de weg zelf. Er ontbreken fietspaden, hoewel deze vier kilometer net een onderdeel zijn van de bewegwijzerde fietsroute Haspengouw en ook van andere fietsroutes rond Tongeren.

Ik heb hierover reeds een vraag gesteld aan uw voorganger. Hij heeft me vroeger bevestigd dat hij dit stuk weg niet zou vernieuwen. Als argumentatie kreeg ik toen te horen dat deze weg in 1991 een nieuwe asfaltlaag kreeg en dat de rijweg in goede staat verkeert. Dat is objectief ook juist.

Ten tweede zei hij dat de kosten te hoog waren, aangezien er onteigeningen moeten gebeuren om een fietspad aan te leggen. Ik weet goed dat de kosten inderdaad hoog zullen zijn. Er liggen nu eenmaal diepten naast deze weg.

Ten derde grenst het wegdek niet aan woongebieden en is het aantal verkeersongevallen de laatste drie jaar veeleer beperkt gebleven. Ook de te verwachten verkeersintensiteit was volgens de minister veeleer gering. Om die redenen werd het niet aanvaard in het vorige driejarenplan. De minister zei zelfs dat hij de wegwijzers zou veranderen om ons allemaal via Crisnée te sturen. Ondertussen heb ik wel vastgesteld dat dit niet is gebeurd. De autosnelweg E40 richting Luik is via Crisnée aangeduid. De andere aanduiding is nog steeds via Borgworm.

De mensen die dagelijks van Tongeren richting Leuven en Brussel pendelen – dat zijn er heel wat – nemen deze weg omdat het de kortste verbinding is. Bovendien zijn er economische motieven om te pleiten voor een goede ontsluiting in het kader van de Vlaamse ruit. De studie Economische Ontwikkelingsplan van de stad Tongeren gaf dat trouwens aan. Tussen Tongeren en Brussel reizen er meer dan 400 pendelaars. Door de slechte en trage verbinding met het openbaar vervoer dreigt heel dit gebied een buitengebied te worden.

Bovendien leek onze stad een aantal jaren geleden de kaap van 30.000 inwoners te overschrijden, maar dit zal toch niet gebeuren : de emigratie is groter dan de immigratie. Heel wat jongeren verhuizen. Er is immers geen werkgelegenheid en ze willen niet dagelijks een grote afstand afleggen via deze weg. De voorlopige invulling van het Ruimtelijk Structuurplan Tongeren bepaalt dat deze weg prioritair als verbinding dient met de E40. Hij moet ook onze industrieterreinen ontsluiten.

Er is trouwens ook de studie over de ontbrekende wegdelen, die ervoor pleit dergelijke kleine stukken prioritair aan te pakken als die een geheel aantrekkelijker kunnen maken.

Mijnheer de minister, werden er reeds stappen ondernomen om de N69 tussen het kruispunt met de N614 en het Waalse grondgebied prioritair op te nemen in het driejarenplan ? Zo ja, wat is de stand van zaken ? Zo neen, waarom is dat nog steeds niet gebeurd ? Is er in andere maatregelen voorzien om deze weg op een of andere manier veilig te maken ? Dan denk ik vooral aan de fietsers, die in de zomer deze weg frequent gebruiken en voor wie het echt gevaarlijk is om op zo een smalle weg te rijden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het wegvak van de gewestweg N69 tussen het kruispunt met de N614 en de grens met Wallonië, werd in 1991 voorzien van een nieuwe asfaltlaag. De rijbaan bevindt zich tot op heden nog in goede staat, wat u ook hebt opgemerkt.

Er ontbreken wel nog fietspaden op dit deel van deze gewestweg. Binnen de objectieve behoeftencriteria voor Limburg haalt de behoefte aan de aanleg van fietspaden echter een zeer lage score. Ook is er geen sprake van grotere verkeersonveiligheid. Er bestaat derhalve geen behoefte om dit wegvak van de N69 met prioriteit op te nemen in het driejarenprogramma, noch op het vlak van onderhoud, noch inzake de aanleg van fietspaden, noch uit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Stevaert

Ik zou wel fietspaden willen laten aanleggen, maar de score is zeer laag. Deze score kan niet veranderen, want hij wordt vastgelegd op een objectieve manier. Men kan alleen tot een snellere uitvoering komen als het bedrag voor fietspaden drastisch wordt opgetrokken. U kent echter het debat dat we daarover hebben gevoerd in de commissie.

De administratie Wegen en Verkeer heeft in 1998 een beperkte onteigening doorgevoerd op het kruispunt van de gewestweg N69 met de Tapstraat naar Lauw, zodat na afbraak van de woning Stas-Groven de zichtbaarheid op dit kruispunt kan worden verbeterd. Er werden geen andere voorlopige maatregelen gepland. Ik kan me dus alleen maar aansluiten bij wat mijn voorganger minister Baldewijns terzake heeft verklaard. Een oplossing kan er alleen komen door een drastische verhoging van het budget, maar niet op basis van de huidige criteria.

Een andere mogelijkheid die we misschien moeten overwegen, is de toeristische invalshoek. Limburg is op dat gebied een pionierprovincie. Dat is echter niet onmiddellijk een Vlaamse opdracht. Maar op een andere wijze acht ik het voorlopig niet haalbaar, hoe graag ik dat ook zou willen.

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijn argumenten hadden dan ook niet hoofdzakelijk betrekking op de verkeersveiligheid en het onderhoud van de weg. Er gebeuren inderdaad niet veel ongevallen, maar de ongevallen die gebeuren, zijn vrij zwaar omdat men van de weg af gaat. Ik heb bewust de nadruk gelegd op de economische ontsluiting, het toerisme inbegrepen. Als er zoveel fietstoeristen komen, dan moeten we ze in veilige omstandigheden naar onze regio kunnen brengen.

Maar er is vooral het feit dat de emigratie in onze regio zo groot wordt. Onze jonge, hoger opgeleide mensen verhuizen allemaal naar Vlaams-Brabant. Daardoor wordt de economische continuïteit van onze regio telkens weer onthoofd.

Het gaat dus niet alleen om verkeersveiligheid. Een weg kan ook belangrijk zijn om economische redenen. Veel studies die werden gemaakt om onze regio terug op te krikken, ook vanuit het streekplatform, dwingen ons telkens weer te spreken over deze luttele vier kilometers.

Mijnheer de minister, als we dan toch via Wallonië moeten rijden om Brussel en Leuven te bereiken, dan pleit ik ervoor dat u in het tijdschrift Uitweg een onderdeel over de wegenwerken laat opnemen. De wegenwerken die we onderweg ontmoeten, zijn immers nooit van tevoren bekend. Wellicht kan dat ook van belang zijn voor het zuiden van Oost- en West-Vlaanderen. Op plaatsen waar de autosnelwegen vrijwel voortdurend de taalgrens volgen, moeten die wegenwerken worden aangeduid.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Ik kan dit begrijpen als het gaat over fietspaden en veiligheid. Maar dan moet men wel de omgeving respecteren, en een ander soort fietspad aanleggen dan gewoon twee stroken naast een bepaalde weg.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Zoals de rest van de weg al is.

Minister Steve Stevaert : Dat was ook mijn suggestie aan het provinciebestuur. De suggestie om deze werken beter aan te kondigen, lijkt me goed : daar moeten we eens over nadenken.

Maar een derde bedenking is de veel fundamentelere discussie over het oneigenlijke gebruik van die weg. We moeten duidelijk weten wat we willen. We hebben daar immers een heel mooi landschap liggen met tal van toeristische troeven en we moeten ons dan ook de vraag stellen of dit al dan niet als verbindingsweg dient.

Er dient tegelijkertijd ook te worden bekeken wat de visie op de economische ontwikkeling van Tongeren inhoudt en hoe we de Zuid-Limburgse kernen moeten verstevigen. Het fenomeen van de ontvolking in Tongeren stelt zich bij mijn weten niet in de andere delen van Zuid-Limburg. Het heeft ook te maken met de taalgrens, een taalgrens die thans is uitgegroeid tot een haast onoverbrugbare economische muur. Vroeger was het haast vanzelfsprekend dat Vlamingen in Wallonië wilden of konden werken, maar nu is dat beslist niet meer het geval en dat vormt een groot probleem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven en het Kluizendok in de Gentse Kanaalzone

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven en het Kluizendok in de Gentse Kanaalzone.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Momenteel is de bouw van het Verrebroekdok in de Waaslandhaven nog altijd het grootste infrastructuurwerk in Vlaanderen. Toch verliepen de voorbereidingen en de werken tot nu toe niet steeds van een leien dakje.

De economische noodzaak van een nieuw dok voor voornamelijk conventioneel stukgoed werd reeds voor de aanvang der werken sterk door Agalev gecontesteerd. Daarin wordt Agalev sinds enige tijd ook door de havenkringen zelf bijgetreden. De heer Bruyninckx, directeur-generaal van het Antwerps Havenbedrijf, gaf immers in oktober 1997 in een artikel in Trends toe dat 'het Verrebroekdok niet voldoende haveninkomsten zal genereren om de investering door een privé-bedrijf te verantwoorden'. Op dit moment pleit ook de Antwerpse havenlobby nadrukkelijk en openlijk voor een uitbreiding van containeroverslag voor de sluizen. De toewijzing van het bouwcontract voor het Verrebroekdok aan de eerste aannemersgroep werd trouwens ten aanzien van de Raad van State betwist. Er rezen zeer grote moeilijkheden – tot juridische betwistingen toe – tussen de aannemerscombinatie 'Tijdelijke Vereniging Verrebroekdok' en de bouwheer, met name het Antwerps Havenbedrijf.

Hessenatie-Cobelfret, het enige bedrijf dat een optie heeft op een gedeelte van de kaaimuren van het Verrebroekdok, namelijk één zesde van de volledige kaailengte, verliest een grote klant, met name de rederij Wallenius met haar autotrafiek tussen de Verenigde Staten en Europa, aan de haven van Zeebrugge. Het verlies bedraagt ongeveer 20 percent van de huidige omzet van Hessenatie-Cobelfret aan het Vrasenedok. Bij mijn weten is dit bedrijf het enige dat een concessie heeft voor het Verrebroekdok. De vraag kan hier dan ook worden gesteld voor welke bedrijven en welke bedrijvigheid het Verrebroekdok gebouwd wordt. Ook bij de bouw van de eerste fase van het Kluizendok in de Gentse Kanaalzone waren er de nodige problemen, zowel van bouwtechnische als van milieu-aard. Wat dit laatste betreft, denk ik met name aan de sanering van zware bodemvervuiling. Op dit moment beperkt de bouw van dit dok zich nog tot de aanleg van kaaimuren aan de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. In de toekomst overweegt men echter een uitbreiding van het Kluizendok als insteekdok. Hierdoor komt dit dok vrij dicht in de nabijheid van een woonzone met de bedreiging van de leefbaarheid tot gevolg. Dit dok is eveneens bedoeld voor overslag van voornamelijk conventioneel stukgoed. De Nederlandse overheid heeft de optie genomen om de haven van Terneuzen verder uit te bouwen met nieuwe kaaimuren voor- ook hier weer – voornamelijk conventioneel stukgoed.

Graag had ik in dit verband aan de minister de volgende vragen gesteld.

Tekent zich ook in Vlaanderen eenzelfde evolutie in de havenontwikkelingen af, namelijk de noodzaak aan overslagcapaciteit voor de sluizen ? Ik verwijs dienaangaande naar de strijd tussen Zeebrugge en Antwerpen en het mogelijke vertrek van Cast dat naar de nieuwe containerterminal bij Doel zou gaan. Ik verwijs bijvoorbeeld ook naar Huts en naar Katoen Natie die zwaar uithalen omdat zij geen rol kunnen spelen in de strijd die zich voor die sluizen afspeelt. Indien die evolutie zich inderdaad aftekent, wat betekent dit alles voor de haveninfrastructuur achter de sluizen en dit zowel voor de bestaande dokken en kaaien als voor de dokken in aanbouw, met name het Verrebroekdok en het Kluizendok ? Zo neen, hoe verklaart u dan dat deze evolutie zich niet in Vlaanderen manifesteert ?

Ten tweede wil ik u vragen welke concrete concessies of concessie-aanvragen er voor het Verrebroekdok zijn. Hoeveel kaaimuur is daarbij reeds onder concessie geplaatst ?

Ten derde wens ik te vernemen wat het vertrek van Wallenius betekent voor de toekomst van het Verrebroekdok ?

Mijn vierde vraag is uitdrukkelijk aan de Vlaamse regering gericht. Blijft de Vlaamse regering namelijk bij haar beslissing om het volledige Verrebroekdok te bouwen ? Zo ja, voor welke bedrijven en bedrijvigheden is dit dok bedoeld ? Zo neen, wordt het ingeperkte Verrebroekdok dan als dusdanig ingetekend in het nieuwe gewestplan Sint-

Stassen

Niklaas/Lokeren, met een betere buffer voor Verrebroek, een dorp dat volgens mij tot nu toe veel te weinig bescherming genoot ?

Ten vijfde wens ik te vernemen hoe ver de plannen staan voor de volgende fase – de insteekfase – van het Kluizendok ?

Ten zesde wens ik u te vragen of de haven van Gent vragende partij blijft voor de bouw van het volledige Kluizendok ? Zo ja, aan welke bedrijven en bedrijvigheden had men dan voor dit dok gedacht ?

Wat zijn de gevolgen van de uitbouw van de haven van Terneuzen ? Er komt een overslagstructuur voor stukgoed en eventueel een containerkade in Vlissingen als alternatief voor de tweede Maasvlakte in Rotterdam. Wat betekenen die werken in Nederland voor de bouw van het sluizendok ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de noodzaak aan overslagcapaciteit voor de sluizen is zeer duidelijk. Hiervan getuigt de grote vraag naar en het succes van containerterminals langs de Schelde. De veel snellere dan voorziene groei van deze trafieken en het gebrek aan capaciteit op de bestaande terminals noodzaken dan ook een versnelde uitbouw van het containergetijdedok op Linkeroever. Deze evolutie betekent geenszins dat de bestaande trafieken achter de sluizen inboeten. Ook hier valt een gestage, weliswaar minder snelle, groei te noteren.

Het noordelijk deel van de oostelijke kaai van het nog in aanbouw zijnde Verrebroekdok deel 1 van de aanneming, is volledig in optie door Hessenatie. Omtrent het daarop aansluitende deel worden veelbelovende besprekingen gevoerd met kandidaat-concessionarissen die mogelijk zelfs een versnelde uitvoering van de aanzet van deel 3 zullen vragen. De uitvoering van deel 2 westelijke kaai is nog in de beginfase, concessionering is bijgevolg nog voorbarig.

Het vertrek van Wallenius kan een tijdelijke terugval van het aantal verhandelde wagens op Linkeroever meebrengen. Een deel van de wagens, vervoerd door deze rederij, zal evenwel door andere rederijen worden overgenomen. Verder kan worden opgemerkt dat de voorbije jaren in Antwerpen een sterke autonome groei van de wagentrafieken heeft plaatsgevonden. Er kan dus worden verwacht dat een eventuele terugval van de overslagcijfers snel zal worden gecompenseerd waarna het maritieme verkeer zijn normale groei zal hernemen. Specifiek voor deze trafieken wordt ernaar gestreefd het short-seaverkeer verder uit te bouwen, waardoor aanzienlijke milieubaten kunnen worden verkregen.

Tot op heden zijn geen elementen voorhanden om de bouw van het Verrebroekdok niet volledig uit te voeren. Uiteraard blijft een gefaseerde uitbouw mogelijk. De Vlaamse regering ziet dus geen reden om op haar beslissing dienaangaande terug te komen. De bouw van vergelijkbare terminals in Nederlandse Schelde-havens toont overigens aan dat er wel degelijk een grote vraag naar dit soort van terminals bestaat, temeer daar er bij general cargo en breakbulk-trafieken een relatief hoge tewerkstelling en toegevoegde waarde wordt gecreëerd. Dit is zeker het geval wanneer er op de terminal voldoende ruimte voorhanden is zodat een aantal toegevoegde-waarde-activiteiten rond deze goederenstromen kunnen worden uitgevoerd.

Het project Kluizendok omvat twee fasen. De eerste fase omvat de kaaimuur parallel met het Zeekanaal en een insteekdok op Gents grondgebied, zoals beslist door de Vlaamse regering op 6 juli 1994. De tweede fase strekt zich uit over Gents en Evergems gebied. De eerste fase is nu in uitvoering.

De haven van Gent blijft geïnteresseerd in de afwerking van het volledige Kluizendok. De uitvoering van de tweede fase, die gemeenteoverschrijdend is, is echter pas in 2005 voorzien. Bij het project Kluizendok wordt tevens de nodige aandacht besteed aan de leefbaarheid van de omgeving, een aspect dat overigens vervat zit in een ROM-project. Wat de havengebruikers betreft, zal men er uiteraard over waken dat het gaat om activiteiten die watergebonden zijn. Afhankelijk van de aard van de goederen, van ro-ro en voertuigen, general cargo, vloeibare bulk, tot droge bulk, denkt men na realisatie van de eerste fase ruim 7 miljoen ton te kunnen behandelen. In termen van tewerkstelling, directe en indirecte, zouden na verwezenlijking van het project Kluizendok zeker 2.000 arbeidsplaatsen worden gegenereerd.

Het voeren van een havenbeleid veronderstelt onder meer dat elke haven zich permanent aanpast aan de maritieme evoluties. Daarbij dient men weliswaar oog te hebben voor de ontwikkelingen van andere naburige havens. Dit mag echter geenszins betekenen dat een haven ophoudt haar doelstellin-

Stevaert

gen na te streven omdat bijvoorbeeld een andere haven uitbreidt.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Ik stel voor te laten uitrekenen hoeveel tijdwinst Hessenatie maakt door de twee overslagen en hoeveel dat heeft gekost. Ik ben de laatste om te zeggen dat de haven van Antwerpen geen invloed heeft op de economische ontwikkeling van Vlaanderen.

Het aandeel van conventioneel stukgoed stijgt. Maar stijgt dit zoveel dat men binnen dat kleine gebied van zeehavens Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen, zoveel stukgoedoverslag moet creëren achter de sluizen ? Volgens mij zal de Europese Commissie dat beoordelen als overcapaciteit : 20 tot 40 percent voor containerkades in 2000. Moeten we daar nog meer ruimte voor opslorpen ? We zouden beter bestaande projecten, zoals de sanering van Rechteroever, verder uitbouwen.

U kunt niet anders dan zeggen dat het volledige Verrebroekdok moet worden gebouwd. Als u iets anders zou zeggen zou u wellicht worden aangeklaagd door de gedupeerde aannemers. De Raad van State heeft geoordeeld dat het hele dok moet worden gebouwd omdat het anders om een speculatieve aanbesteding gaat. Het Verrebroekdok zal voor een groot deel aanzuigeffecten krijgen van de Rechteroever maar zal voor de rest waarschijnlijk leegstaan.

Wat die bijkomende arbeidsplaatsen betreft, heb ik zo mijn twijfels. Als ik hoor wat de containerkaai in Doel aan bijkomende tewerkstelling teweeg moet brengen, zullen we opnieuw immigranten moeten aantrekken. Ik denk dat een beetje realisme hier op zijn plaats is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil ingaan op de suggestie van de heer Stassen om dit te laten berekenen. Ik vind dit een zinvolle oefening.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de Arcadisstudie over een alternatief tracé voor de tweede spoortoegang tot Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de Arcadisstudie over een alternatief tracé voor de tweede spoortoegang tot Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, er is al heel wat gediscussieerd over de spoorontsluiting. We zijn daar uiteraard voorstander van. De vraag is echter welk tracé daarbij moet worden gevolgd. Anderzijds is er het probleem van de aantakking tussen de twee spoorontsluitingen en de befaamde IJzeren Rijn.

Over dit laatste punt heb ik u twee weken geleden nog een vraag gesteld, waarop u uitvoerig hebt geantwoord. Vorige week echter heeft de minister-president een van de mogelijkheden die momenteel nog door uw kabinet of administratie worden bestudeerd, meteen afgeschoten.

Mijn vraag gaat echter over het eerste punt, namelijk de spoortoegang. Op 9 februari heeft de gemeente Schoten de resultaten bekendgemaakt van een studie door het gerenommeerde Nederlandse bureau Arcadis over een alternatief tracé voor de tweede spoortoegang tot Antwerpen. Het tracé was na veel zoek- en studiewerk door burgers zelf opgemaakt en geïnspireerd door Schotenaar Jef Rombouts. Het staat dan ook bekend als het Romboutstracé.

In tegenstelling tot wat de NMBS steeds beweert en de Vlaamse regering steeds beaamt, blijkt het voorgestelde alternatieve tracé wel degelijk technisch haalbaar, aldus de Arcadisstudie. Dit roept een aantal vragen op over de wijze waarop dit door de NMBS en vervolgens door de Vlaamse regering is onderzocht. Nu blijkt dat het argument van de technische onhaalbaarheid een foefje was, rijst natuurlijk de vraag waarom dit alternatief nooit ernstig is bestudeerd, noch door de NMBS, noch door de Vlaamse administratie. Ik wil dan ook aan de minister vragen of hij hiervoor een verklaring heeft. Zal de minister, nu de resultaten van de Arcadisstudie bekend zijn, wel opdracht geven om de

Malcorps

bevindingen van de studie door de eigen administratie te laten natrekken ? Is er nog ruimte voor het onderzoek van dit alternatief tracé of wenst de minister enkel nog varianten te laten onderzoeken op het reeds goedgekeurde tracé dwars door Merksem, Schoten en Ranst ?

Het tracé dat de NMBS heeft voorgesteld, moet nog worden onderzocht. Ondertussen heb ik vernomen dat de NMBS en de afdeling Wegen en Verkeer achter gesloten deuren overleg plegen met de verschillende betrokken gemeentebesturen, terwijl de bevolking van niets weet. Het Romboutstracé is bekend en lokt dan ook de nodige reacties uit, terwijl het tracé van de NMBS nog onbekend is. Het is bijgevolg hoog tijd dat met open kaart wordt gespeeld, liefst nog vóór de verkiezingen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik wil toch even een nuance aanbrengen bij de bewering van de heer Malcorps dat het voorgestelde alternatief tracé niet ernstig is onderzocht en dat het Romboutsvoorstel volgens de Arcadisstudie wel degelijk technisch haalbaar zou zijn. Hij verwijst bovendien naar minister-president Van den Brande. De minister-president is toch een vredelievend man, die niet beschikt over een jachtvergunning.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik heb hier de tekst van de mondelinge vraag van mevrouw Vanderpoorten van vorige week. De minister-president heeft duidelijk gezegd dat de bocht Kloosterheide voor hem definitief is afgevoerd, terwijl uw kabinet het nog aan het bestuderen is. U kunt het ontkennen, maar dit zijn de feiten.

Minister Steve Stevaert : Er is wel degelijk nagegaan of het alternatief Rombouts technisch gesproken redelijkerwijze realiseerbaar is. Op basis van wat toen voorlag, besloten de NMBS en de administratie Wegen en Zeewezen dat dit niet het geval was. Zoals in het rapport Arcadis wordt aangegeven, werden een vijftal knelpunten nader onderzocht en werden diverse varianten voorgesteld. Dat zijn nieuwe elementen.

Ik heb dan ook de administratie de opdracht gegeven de voorstellen in het rapport Arcadis te evalueren. Ik zal tevens vragen naar de opmerkingen van de NMBS. Nu reeds wens ik een aantal bedenkingen aan te brengen.

Een eerste bedenking is dat de bestaande ontsluiting van de Antwerpse haven via het ringspoor ernstige capaciteitstekorten vertoont en dat die tekorten zich tijdens steeds langere perioden van de dag voordoen. Hoewel medegebruik door reizigerstreinen niet valt uit te sluiten, is de NMBS bij het uittekenen van alternatieven uitgegaan van een apart goederentracé, dat best zoveel mogelijk de bebouwing vermijdt. De hinder door goederentreinen is nu eenmaal groter is dan die door reizigerstreinen. Ook het element veiligheid speelt voor sommige treinen een rol.

Arcadis gaat echter uit van een alternatief dat volledig de bestaande lijn volgt. Dat betekent dat de inwoners van Antwerpen de volledige last van het goederenverkeer van en naar de haven moeten dragen. U moet er immers rekening mee houden dat het goederenverkeer in de komende decennia nog sterk zal stijgen, namelijk minimaal met 50 percent tegen het jaar 2010. De bestaande lijn zou in gebruik blijven voor het verkeer naar het zuidwesten van het land. Indien er geen nieuwe spoortunnel in het noorden komt – dat wordt nu nog onderzocht – zal het verkeer op het ringspoor en doorheen de Kennedytunnel in de komende jaren bovendien nog sterker toenemen door de uitbouw van de haven op de linkeroever van de Schelde.

Ik wens me hier niet uit te spreken over de spoortechnische knelpunten. Dat is veeleer de taak van de NMBS. Ik heb echter de indruk dat Arcadis nogal vlot over een aantal zaken heen gaat. Ten eerste kan ik er in geen geval mee akkoord gaan dat een alternatief tracé andere projecten in het gedrang brengt die essentieel zijn voor de mobiliteit in en om Antwerpen, zoals de nieuwe Oosterweelverbinding en het nieuwe station aan de Groenendallaan.

Inzake wegeninfrastructuur bestaan er op een aantal locaties knelpunten, naast de vroeger reeds door de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer verwoorde bedenkingen en bezwaren. Een eerste probleem ontstaat ter hoogte van de Groenendallaan. De huidige oprit zuid van de R1 en de toekomstige verbindingen van de nieuwe noordelijke R1 – de Oosterweelverbinding – met de bestaande wegen, kunnen niet tezamen met de nieuwe spoorverbinding behouden blijven.

Hoewel de afdeling Zeeschelde van de administratie Waterwegen en Zeewezen die bestaande oprit zuid van de R1 ter hoogte van de Groenendallaan in haar ontwerp laat vallen, is de administratie Wegen en Verkeer afdeling Wegen Antwerpen deze oplossing niet genegen, en wenst ze eerst na

Stevaert

te gaan of die oprit niet kan behouden blijven. Het nieuwe spoortracé maakt dit echter quasi onmogelijk. Vermits de studie van de Oosterweelverbinding nog niet is opgestart en ten minste zes maanden zal duren, is het voorbarig nu reeds te vragen welke invloed die Oosterweelverbinding zal hebben op de moeilijkheden voor de aanleg van een nieuwe spoorverbinding op die plaats. Het tweede knelpunt is de kruising van de R1 ter hoogte van het postgebouw te Berchem, waar een viaduct van 100 meter lang de ring schuin kruist. Een pijler in de middenberm vormt een ernstig probleem voor het behoud van de exploitatie van de R1. Over de te kleine bochtstraal van de spoorverbinding moet de NMBS zich uitspreken.

De volgende elementen zijn onduidelijk of niet uitgewerkt : de onteigening te Antwerpen en Lier, en de plaats van de aansluiting met de lijn Aarschot en Herentals na de tunnel onder het Netekanaal.

Ik heb vastgesteld dat Arcadis wel een aantal technische alternatieven heeft uitgewerkt, maar zich niet uitspreekt over de kostprijs noch over de aspecten geluid en trillingen. Nochtans is de studie op een dergelijk hoog niveau uitgevoerd dat ruwe schattingen van de kostprijzen zeker mogelijk waren geweest.

Ik ben vragende partij om de kostprijzen van het alternatief van de NMBS en dat van Arcadis-Rombouts volgens eenzelfde methodologie te laten inschatten en vergelijken. Ik kan me moeilijk inbeelden dat een alternatief dat een aantal knelpunten oplost door lange delen ondergronds aan te leggen, niet veel duurder zou uitvallen dan een volledig bovengronds alternatief.

Natuurlijk heeft een grotendeels ondergronds tracé een aantal voordelen op het vlak van het milieu, maar welk prijskaartje wordt eraan verbonden ? Als de realisatie van dit alternatief tegen een veel hogere kostprijs tot gevolg heeft dat de andere investeringen jarenlang moeten worden verdaagd, zijn we dan wel goed bezig ? Ik durf dit ernstig te betwijfelen. Dit wil echter niet zeggen dat bij het NMBS-tracé geen rekening moet worden gehouden met een goede inpassing in de omgeving. Er worden daarover reeds studies uitgevoerd, en later zal het MER-project zeker worden opgesteld op basis van het definitief gekozen tracé, en in functie van de bouwvergunning.

De gemeente Schoten heeft het initiatief genomen om via een technische studie het debat over een alternatief tracé opnieuw aan te zwengelen. Los van de conclusies ervan, kan ik enkel toejuichen dat op deze wijze een debat op een inhoudelijk hoger niveau wordt gevoerd. Toch is het nodig om alle elementen in het debat te betrekken, en niet enkel deze die een bepaalde instantie goed uitkomen.

Ik zou de heer Malcorps en leden uit de gemeente Schoten willen wijzen op de kans die het NMBS-alternatief biedt om het openbaar vervoer in Schoten aanzienlijk te verbeteren. Uit vroegere simulaties, die worden bevestigd door recente en ver doorgedreven simulaties, blijkt dat een reizigersstation in Schoten een erg belangrijk potentieel bezit. Minimum vijfhonderd reizigers zouden er per dag op en van de trein stappen. Nu moeten de treinreizigers eerst een onaantrekkelijke busrit naar het centraal station maken voor ze de trein kunnen nemen. In de toekomst kunnen ze in de eigen gemeente de trein nemen.

Ik zal daar in elk geval rekening mee houden bij de uiteindelijke vastlegging van het tracé op het gewestplan. Op de vraag of dit tracé nog zal worden onderzocht, kan ik nu geen definitief antwoord geven. Want alle technische adviezen van de NMBS en van de administratie zijn nog niet overgemaakt, en uit wat voorafgaat blijkt dat er belangrijke bezwaren zijn.

Het is een groot nadeel dat de studie van Arcadis is besteld door een gemeente, die volgens het voorstel haar grondgebied zou vrijwaren. Maar op die wijze wordt geen visie ontwikkeld die past binnen het globale mobiliteitsbeleid van de streek rond Antwerpen. Daarvoor moet een oplossing worden uitgewerkt.

Het is bovendien onlogisch dat men het alternatief tracé verteerbaar wil maken door in Boechout en Lier twee stukken tunnels en/of sleuven aan te brengen, terwijl enkele kilometers verderop, te Kessel en Nijlen, de doorsnijding van de dorpskernen vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening even ernstig is. Daarvoor worden geen oplossingen voorgesteld. In de studie ontbreekt dus een bredere visie.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben blij dat de zaak nu in alle geval grondig wordt onderzocht. Ik wil benadrukken dat mijn fractie geen keuze maakt. We beschikken niet over de technische expertise om dat te doen. Het komt erop aan beide voorstellen naast mekaar te leggen en ze grondig te onderzoeken.

Malcorps

Het klopt dat in het Arcadisvoorstel sprake is van een aantal sleuven. Er is echter een motie goedgekeurd, op initiatief van de CVP, waarin wordt gepleit voor het zoveel als mogelijk ondergronds aanbrengen van dat andere tracé. Dat laatste impliceert ook het aanbrengen van sleuven en tunnels. Men kan dus moeilijk de sleuven in het Rombouts-tracé afwegen tegen de bovengrondse oplossingen van het andere tracévoorstel. Zowel in het ene als in het andere voorstel moeten er sleuven en andere technische ingrepen gebeuren. Voor zover ik het kan overzien, is de toestand bij de beide tracés voorbij Lier ongeveer hetzelfde.

Ik denk ook dat er nog zal moeten worden geremedieerd op het bestaande tracé van de IJzeren Rijn, in Nijlen en Kessel. Maar dat kan geen argument in dit debat zijn. Ik ben alleszins blij dat de zaak wordt onderzocht.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, ik heb hier zeker niet de indruk willen wekken dat in de Arcadisstudie de standpunten van Agalev worden verwoord. Verder ben ik van oordeel dat men inderdaad geen appelen met citroenen mag vergelijken. De vergelijking moet gebeuren aan de hand van dezelfde uitgangspunten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.59 uur.*