

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

7 oktober 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de aanleg van de oprit A17 te Torhout

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de weigering van De Lijn om in Gent een doorgeefabonnement te introduceren

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsproblemen in de Rupelstreek

Vraag om uitleg van de heer Chris Vandenbroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de sluizen als flessenhals voor de binnenvaart

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkzaamheden voor de verbreding van de Leie in Kortrijk

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bepaling van het definitieve tracé voor de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 7 oktober 1999

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.05 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de aanleg van de oprit A17 te Torhout

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de aanleg van de oprit A17 te Torhout.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u kent het dossier waarover ik het wil hebben. Het is niet de eerste maal dat we het in deze commissie bespreken. Dit is de zesde keer dat ik de regering terzake ondervraag : soms gebeurde dat schriftelijk, soms door middel van een vraag om uitleg. Dit begon reeds in november 1995, toen ik een brief richtte aan minister Baldewijns, net als in 1996. In 1998 volgde een schriftelijke vraag, net als een vraag om uitleg in datzelfde jaar en op 2 februari van dit jaar.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Het gaat over het aanleggen van een afrit van de A17. Daarin onderscheidt men drie fasen. Er is sprake van een brug over de autosnelweg en vervolgens van een brug over de spoorweg. De derde fase behelst de verbinding van deze twee bruggen met het lokale verkeersnet. De eerste twee fasen zijn reeds vijf jaar voltooid. De derde fase, namelijk

het nuttig maken van deze kunstwerken, laat echter wat op zich wachten. Reeds sinds 1995 liggen deze bruggen er ongebruikt bij door de afwezigheid van een verbinding met het bestaande verkeersnetwerk.

Op de herhaalde vragen die daarover werden gesteld, antwoordde men me achtereenvolgens dat dit in 1996, 1997 en 1998 zou worden gerealiseerd. In zijn antwoord op mijn vraag om uitleg van 10 november 1998 antwoordde de minister me dat er zou worden gestreefd naar een aanbesteding voor de vakantieperiode, zodat men in het najaar van 1999 zou kunnen beginnen. Mijnheer de minister, ik kaart deze zaak opnieuw aan omwille van het antwoord dat u gaf op mijn vraag van 2 februari 1999. U zei me toen dat de auditcommissie aanpassingen had gevraagd. Ik heb daar begrip voor. Er moest dus een nieuw onteigeningsplan worden opgemaakt.

U verklaarde vervolgens dat de aanbesteding voor de vakantieperiode, dus voor augustus van dit jaar, niet realistisch was, aangezien de onteigeningsonderhandelingen niet zo vlot zouden verlopen en de reeds gedane onteigeningen zouden worden herzien. Er zouden eveneens enkele gerechtelijke onteigeningen plaatsvinden, wat een bijkomende vertraging in de grondverwerving zou teweegbrengen. Men zou streven naar een volledige aanbesteding van de werken tegen september of oktober 1999.

Nu is het begin oktober. Mijn vraag is dan ook eenvoudig : wanneer zal men echt gebruik kunnen maken van die afrit ? Wanneer zal de aanbesteding van de laatste fase van de werken, namelijk de aansluiting van deze kunstwerken op het verkeersnetwerk, plaatsvinden, zodat deze investering nut heeft ? Wat is de stand van zaken in dit dossier ? Hoe ver staat men met de onteigening ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Coens. Het voltooiën van de verbinding van Torhout met de autosnelweg A17 was normaliter voorzien in de aanbesteding tegen eind 1998. Het volledige ontwerp werd dan ook opgemaakt in functie van deze streefdatum.

Op de auditvergadering van 27 augustus 1998 betreffende het mobiliteitsplan van Torhout adviseerde de externe auditor om de fietspaden aan de buitenkant van de gracht aan te leggen, in plaats van aan de binnenkant, en ze te combineren met ventwegen, ten behoeve van het landbouwverkeer. De verbindingsweg is volgens het RSV immers een weg van de categorie primaire II en laat derhalve geen rechtstreekse toegang toe tot de aangelanden.

Daarom werd het project ingedeeld in twee fasen. Een eerste deelfase behelst het vak tussen de N32 Brugsestraat en de Keibergstraat, met daartussen de brug over de spoorweg. Een tweede deelfase omvat het vak tussen de Keibergstraat en de autosnelweg A17.

De eerste deelfase zal worden aanbesteed op 16 november 1999. De onteigeningen zijn reeds uitgevoerd. Met deze werken zal worden begonnen in het voorjaar van het jaar 2000. Ze zouden moeten zijn afgerond tegen het einde van dat jaar.

De tweede deelfase moet volledig worden hertekend, met de nieuwe ventwegen en de twee overbruggingen als doorgangen voor fiets- en landbouwverkeer. Daarna kan een definitief onteigeningsplan worden getekend en kunnen de onteigeningen worden verwezenlijkt. Hiermee rekening houdend kunnen we vandaag stellen dat de werken van deze eindfase ten vroegste zullen kunnen beginnen in het voorjaar van 2001 en waarschijnlijk zullen worden beëindigd tegen het einde van 2001.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Ik dank de minister voor zijn antwoord met concrete data. Natuurlijk zijn er in de geschiedenis van dit dossier reeds diverse malen data genoemd : eind 1998, na de zomer van 1999 enzovoort. De eerste fase zal er weliswaar komen op 16 november, maar u moet begrijpen dat die pas nuttig kan worden op het ogenblik dat ook de tweede fase is aangelegd. De tussenverbinding van die eerste fase maakt nog niet dat men gebruik kan maken van de op- en afrit van de ontsluiting.

Uiteindelijk blijft het dus wachten tot het einde van 2001 – zoals u zelf aankondigt – om een kunstwerk te kunnen gebruiken dat reeds voltooid was

in 1995. Dat is toch een lange periode om overheidsmiddelen onbenut te laten. Ik hoop alleen dat er op de data die nu voor de zoveelste maal naar voren worden geschoven, ook daadwerkelijk iets van komt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook deze vraag is een vervolg op eerder door mij gestelde vragen. Ook wat dit betreft hebt u in uw repliek data genoemd voor oplossingen terzake : wat de MER-studie voor de ombouw van de N49 betreft had u het in uw antwoord op een vorige vraag van mij over september 1999.

Ten behoeve van de andere leden wil ik benadrukken dat het ook hier gaat om een lang verhaal in een dossier dat van belang is voor de streek. Het gaat namelijk over de vraag hoe de haven kan worden ontsloten voor het wegverkeer. We hebben deze discussie ook reeds meegemaakt naar aanleiding van de opmaak van het RSV, waarbij de verbinding Blauwe Toren-Jabbeke niet kon worden gerealiseerd. Ik wil daar niet op terugkomen : het structuurplan is immers goedgekeurd. Maar in de motivering terzake werd heel sterk de nadruk gelegd op de oostwaartse ontsluiting van Zeebrugge, namelijk de omvorming van de N49 van Zeebrugge tot aan Westkapelle, en van Westkapelle tot Antwerpen. Zo zou er een verbinding zijn tussen de haven en de N49. Er werd onder meer voorzien in een aansluiting van de N49 tot aan de N31, de Blauwe Toren. Verder werd de N49 vanaf Westkapelle tot in Antwerpen als hoofdweg geselecteerd, wat de omvorming van de bestaande weg betekent.

Coens

Deze omvorming van de N49 is niet alleen belangrijk vanuit verkeerstechnisch oogpunt, door de ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de verbinding met de Antwerpse haven en de mogelijkheden die dit biedt voor het vrachtverkeer. Deze zomer waren er andermaal enorm veel ongevallen op deze N49, waarbij nog maar eens dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Het mengen van het verkeer zoals dat nu gebeurt, samen met de verkeerslichten op de N49, is niet langer houdbaar. De verkeersveiligheid moet centraal staan, zowel voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de haven als voor het lokale verkeer, dat steeds op deze dodensnelweg moet plaatsvinden. Dat is een zeer groot probleem, niet alleen lokaal, maar ook voor de ruime regio van de N49.

Er is dus ook de problematiek van de ontsluiting, die westwaarts alles heeft geconcentreerd op de N31. Zoals u weet is dit een weg die door Brugge loopt. Het is derhalve heel belangrijk dat die zoveel mogelijk kan worden ontlast door een oostwaartse verbinding, die erin bestaat dat de haven wordt verbonden met de aansluiting van de N49 naar Westkapelle.

U hebt gezegd dat u mij in september 1999 de resultaten van de MER-studie over de ombouw van de N49 op het grondgebied West-Vlaanderen zou kunnen geven. Deze studie moest leiden tot een streefbeeld van de N49 inzake het op- en afrittencomplex. Wat is de stand van zaken in de aansluiting van de haven met enerzijds de N49 en anderzijds de N31 ? Wat zijn de resultaten van de MER-studie ? Wat zijn de gevolgen en wat is de timing voor deze oostwaartse ontsluiting van de haven van Zeebrugge ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, de studie voor de ombouw van de gewestweg N49 tot hoofdweg op het grondgebied van de provincie West-Vlaanderen moet volgende fasen doorlopen : de opmaak voor een ontwerp van streefbeeld voor de herinrichting, een haalbaarheids-MER over het ontwerp van streefbeeld en de keuze van het definitief gewenste streefbeeld.

Recente ervaring heeft geleerd dat het bijzonder moeilijk is een tijdpad uit te stippelen. Men verwacht dat het ontwerp van streefbeeld tegen het einde van dit jaar klaar zal zijn. Men hoopt dan, aangezien er reeds veel studiewerk is verricht, dat

er vrij vlug een MER-rapport zal zijn en dat er een definitief streefbeeld kan worden opgemaakt.

De studie van de gewestweg N348, de verbinding tussen de N31 Brugge-Blauwe Toren en de N49, is pas aangevat. Bij de studie van het ontwerpstreefbeeld zal rekening worden gehouden met de studies en visies van alle betrokken actoren overeenkomstig de procedure die voor de gewestweg N49 werd gevolgd.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mevrouw de voorzitter, dit is toch enigszins verbazend. Toen ik deze vraag in februari stelde, antwoordde de minister mij dat deze MER-studie werd uitgevoerd. Er is ook een openbaar onderzoek over geweest. Toen zei hij dat er een studie aan de gang was : 'rond september 1999 worden de eerste resultaten verwacht.' Mijnheer de minister, nu zegt u dat de opmaak nog bezig is en pas aan het einde van dit jaar rond zal zijn.

Ik moet er u op wijzen dat ik met deze vraag een echt probleem aankaart van het verkeer in en rond de haven. Dit paste ook bij het niet-opnemen van de verbinding Jabbeke-Westkapelle, waarvoor de oostwaartse ontsluiting een alternatief was. Deze zomer werd nogmaals bewezen dat de verkeersveiligheid hier een groot probleem vormt voor het lokale verkeer, het vrachtverkeer en voor de gebruikers van de N49.

Ik dring aan op de uitvoering van het RSV, dat de wegen heeft gecategoriseerd. Het RSV voorzag in de verbinding tussen de haven en de N49 – de AX, die wel is opgenomen – in de omvorming van de N49 tot hoofdweg, in de ombouw van de N39 en in de ombouw van de N44, de verbinding Maldegem-Aalter, tot een primaire weg. Op die manier zou ook daar de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Ik hoop dat de uitvoering van het RSV, waarin al deze zaken zijn opgenomen, volgens een striktere timing zal verlopen dan nu het geval is. De resultaten van de studie waren reeds in september beloofd. Het verbaast mij ten zeerste dat u dit andermaal verschuift.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik deel uw bekommernis, maar er is een klein beetje vertraging.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de weigering van De Lijn om in Gent een doorgeefabonnement te introduceren

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de weigering van De Lijn om in Gent een doorgeefabonnement te introduceren.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kaart een probleem aan dat in de Gentse context is gesitueerd, maar relevant is voor heel Vlaanderen. Net als in heel wat andere gemeenten worden in Gent initiatieven genomen om het openbaar vervoer te verbeteren. Dit gebeurt in Gent op een originele manier. Alle democratische partijen hebben een nota opgesteld waarin ze een heel duidelijke doelstelling naar voren schuiven, namelijk het verdubbelen van het gebruik van het openbaar vervoer op een termijn van tien jaar. Bovendien geven ze heel duidelijk aan hoe men dat wil bereiken. Een van de instrumenten die de vijf partijen daarvoor naar voren schuiven, is het doorgeefabonnement. Het was een cruciaal element in het succes van een aantal buitenlandse steden, zoals Basel en Freiburg, om het gebruik van het openbaar vervoer te doen stijgen.

Op de vraag van het Gentse stadsbestuur om het doorgeefabonnement te introduceren, heeft de directeur-generaal van De Lijn in zijn brief negatief geantwoord. Hij verwijst uiteraard naar het menu van De Lijn, dat zeven mogelijkheden van tussenkomst biedt. Verder verwijst hij naar een beslissing van de raad van bestuur en naar een beslissing van minister Stevaert, 'waardoor er momenteel geen afwijkingen kunnen worden toegestaan voor het doorgeefabonnement.'

In het regeerakkoord kiest de Vlaamse regering duidelijk voor het aantrekkelijker maken van het gemeenschappelijk vervoer door De Lijn, onder meer door een tarievenpolitiek waarbij trouwe gebruikers een tariefvermindering zullen genieten. Een doorgeefabonnement is toch wel een van de beste instrumenten om zo iets mogelijk te maken.

Is er in het licht van het regeerakkoord reeds opdracht gegeven aan De Lijn om het menu te actualiseren ? Dit menu is immers achterhaald, reke-

ning houdend met een aantal andere beslissingen uit het regeerakkoord zoals gratis openbaar vervoer voor een aantal leeftijdscategorieën. Indien de minister reeds de opdracht heeft gegeven om dit menu te actualiseren, zou ik graag weten of in de mogelijkheid van een doorgeefabonnement wordt voorzien. Indien dit het geval is, op welke termijn zal dit dan worden gerealiseerd ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Holemans, de heer Geldhof heeft deze vraag gesteld namens het stadsbestuur. Er is een antwoord gekomen van De Lijn bij monde van de directeur-generaal. Intussen is de opdracht gegeven om een werkgroep op te richten. De bedoeling was dat de heer Geldhof daarin wordt opgenomen om alle aspecten van het doorgeefabonnement te bestuderen. In het menu met zeven punten is dit niet opgenomen. Het antwoord van directeur-generaal Van Wesemael van De Lijn is dan ook volledig correct.

We onderzoeken de mogelijkheid van een doorgeefabonnement. Er zijn daar echter vele aspecten aan verbonden. Ten eerste is er het financiële aspect. Ten tweede is er de fraudegevoeligheid : we hebben immers met kartonnen materiaal te maken. Ten derde zijn er de administratieve en communicatieve gevolgen voor de gewone reiziger. Ten vierde krijgen we te maken met de weerslag ervan op het recht op een werkgeversbijdrage, een zeer moeilijk punt. In Vlaanderen betalen werkgevers mee in de abonnementen. We moeten dit bestuderen. Ten slotte houdt dit ook gevolgen in voor de informaticasystemen en de verkoop. We moeten al deze aspecten bestuderen. Dit zal gebeuren in een werkgroep en in onderling overleg met de Stad Gent.

Er zijn al heel wat stappen ondernomen op het Vlaamse niveau om het begrip 'trouwe gebruikers' te definiëren en ervoor te zorgen dat ze kunnen genieten van een aantal voordelen. Ten eerste is er de vraag aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij om een derde abonnement in een gezin de facto gratis te maken. Een tweede voorstel is om de jaarlijkse verhoging niet in te voeren. Deze zaken komen de trouwe gebruikers ten goede. Een derde operatie heeft de bedoeling om het woon-werkverkeer voor de werknemers goedkoper of gratis te maken. Kortom, het doorgeefabonnement wordt dus bestudeerd.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Als ik het goed begrijp wordt dit voorstel enkel in de Gentse context bestudeerd. Er is dus geen werkgroep om dit op Vlaams niveau uit te werken, of loopt dit samen ?

Holemans

Ik veronderstel verder dat het menu van De Lijn zal worden geactualiseerd. Een aantal bepalingen ervan zijn toch zinledig geworden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De eerste taak van de werkgroep is het bestuderen van de problemen van de Stad Gent. Uit die studie kunnen uiteraard conclusies worden getrokken die zinvol zijn voor heel Vlaanderen. Het 7-puntenprogramma zal op dat ogenblik inderdaad gedeeltelijk achterhaald zijn en zal moeten worden aangepast.

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 Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsproblemen in de Rupelstreek

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 Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsproblemen in de Rupelstreek.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, collega's, in de Rupelstreek blijft men worstelen met mobiliteitsproblemen. Vooral het probleem van een nieuwe oost-westverbinding voor de auto door het doortrekken van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom blijft heel controversieel. Sommige buurtbewoners zien in de weg een oplossing voor het bestaande sluipverkeer tussen de twee noord-zuidverbindingen in de streek, de E19 en de A12. De industriële lobby's willen het slecht ontsloten industrieterrein Krekelenberg een injectie geven door een noordelijke ontsluiting tot aan de autosnelweg E17. Daarvoor moet eerst een nieuwe verbindingsweg in banaanvorm worden aangelegd langs de woonwijk Kleine Paepedaelen. Vervolgens moet de expresweg naar Kontich dwars door landbouwgebied worden doorgetrokken. Ook de studiebureaus Technum en Omgeving pleiten in hun mobiliteitsstudie voor de zogenaamde banaan en het doortrekken van de expresweg.

Op een grote manifestatie eind juli bleek dat de meerderheid van de bewoners van de Reetse wijken Predikherenvelden en Kleine Paepedaelen zich tegen de plannen voor de nieuwe expresweg en de banaanverbinding verzet. Bovendien worden ernstige vragen gesteld bij het voorliggende ontwerp van mobiliteitsstudie voor de Rupelstreek. Het minste dat kan worden gezegd is dat de studie in feite vraagvolgend is. Men spreekt wel over een duurzaam scenario, maar die term is er volgens mij zo maar opgeplakt. Het gaat in feite om een trendscenario dat uitgaat van de bestaande verkeersstromen van woon-werk- en vrachtwagenverkeer, en de oplossing zoekt in de aanleg van nieuwe auto-wegen. Mijnheer de minister, dat sluit toch niet aan bij het soort beleid waar u normaal achter staat.

Ik heb een aantal bedenkingen bij deze zaak. Ten eerste vraag ik me af of de aanleg van een nieuwe weg iets fundamenteel zal oplossen aangezien er geen algemene aanpak komt van de mobiliteitsproblemen van de gehele Rupelregio. Een tijdelijke afname van het aantal auto's zal snel ongedaan worden gemaakt omdat nieuwe wegen een belangrijk aanzuigeffect hebben. Het netto-resultaat zal waarschijnlijk meer autoverkeer in de streek zijn, met slechts een tijdelijke vermindering van het aantal auto's in de Pierstraat en de Reetsebaan.

Ten tweede kan een studie over de Rupelstreek niet los worden gezien van de afwikkeling van de mobiliteitsproblemen in de gehele Antwerpse regio. Alvorens te beslissen over een kleinere missing link moet duidelijk zijn wat zal gebeuren met de grote missing links op het vlak van openbaar vervoer, treinverbindingen en autowegen. Het is duidelijk dat door een noordelijke sluiting van de kleine ring het stuk ten zuiden van Antwerpen zal worden ontlast, wat een extra oost-westverbinding tussen E19 en A12 veel minder evident maakt.

Wat ook belangrijk is voor de sanering van de Boomsesteenweg, de A12, is de vaststelling van het studiebureau Omgeving dat een opwaardering van de Boomsesteenweg in elk geval eerst aan de orde moet zijn. Het doortrekken van de sleuf van de Pierstraat tot aan Permeke zou heel duur uitvallen, maar wel de beste oplossing zijn. Een meer haalbare oplossing zou een aanpak met bruggen of tunnels en minstens drie nieuwe kruispunten op de A12 zijn. Rekening houdend met de veiligheid, moet dit voorrang krijgen op een nieuwe oost-westverbinding.

Ten derde wordt in de mobiliteitsstudie voor de Rupelstreek slechts in beperkte mate rekening gehouden met een extra aanbod van het openbaar

Malcorps

vervoer, zoals de extra busdiensten waarin De Lijn bij wijze van experiment voorziet vanaf eind december, een vrije busbaan of een sneltramlijn op de Boomsesteenweg. In de laatste versie van het plan is er wel sprake van deze alternatieven, maar toch wordt een afwachtende houding aangenomen.

In een andere studie, het structuurplan Kiel, van het studiebureau Stramien wordt wel sterk gepleit voor de aanleg van een sneltramlijn van het Antwerpse Zuidstation, over de Jan de Voslei, en via de Boomsesteenweg tot in Boom. Dit zou een oplossing vormen voor de leefbaarheidsproblemen in de wijk Kiel. Een vlotte en moderne tramverbinding Antwerpen-Boom zou tevens de druk van de ketel kunnen halen voor het nog steeds aanzwellend autoverkeer op de noord-zuidas. Dit geldt ook voor de door De Lijn geplande tramlijn Hoboken-Hemiksem. Er is bijgevolg nood aan een overheid die durft sturen en het autoverkeer durft ontmoedigen.

Ten vierde wordt in de mobiliteitsstudie te weinig aandacht besteed aan het fietsverkeer in het algemeen, en het fietsverkeer tussen de woning en de school in het bijzonder. Zo wordt er geen rekening mee gehouden dat de nieuwe expresweg een belangrijke fietsroute naar school tussen Reet met twee kernen, en Kontich zou doorsnijden. Er wordt nauwelijks gedacht aan de scholencentra van Kontich en Hoboken.

Ten vijfde wordt in het plan te veel gedacht aan de vrachtwagens en te weinig aan het goederenvervoer per spoor of te water. Ik meende echter dat die belangrijker waren. Alternatieven via Schelde en Rupel komen helemaal niet aan bod. De mogelijkheden van Boom als een multimodaal spoorwegplatform in combinatie met eigen wissels voor bedrijven zoals Bekaert te Hemiksem of voor bedrijventerreinen, worden niet uitgewerkt. Om tot een algemene mobiliteitsanalyse te komen, zoals werd beschreven in de regeringsverklaring, moet veel meer aandacht worden besteed aan oplossingen via andere verkeersmodi dan het autoverkeer.

Gezien deze tekortkomingen lijkt het zo goed als onmogelijk om tegen het eind van het jaar een consensus te bereiken over een mobiliteitsplan voor de gehele Rupelstreek. Dit valt voor een aantal lokale politici trouwens sowieso samen met een definitief groen licht voor de aanleg van de expresweg. Daardoor blijft ook de aanleg van de banaan een fel betwiste aangelegenheid, want die vormt de eerste fase van de uitvoering van de expresweg. Alle specialisten geven immers toe dat zonder expresweg

een banaanverbinding met rotonde boven de A12 geen enkele zin heeft. Nochtans wordt de aanleg van de banaan al op zeer korte termijn gepland, zelfs als er nog geen duidelijkheid bestaat over de echte prioriteit, namelijk de sanering van de zwarte kruispunten op de Boomsesteenweg.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal concrete vragen. Ten eerste blijft er onduidelijkheid bestaan over de GOM-studie die in de jaren zeventig werd opgemaakt over een alternatieve korte ontsluiting van het industrieterrein Krekelenberg aan de Boomse Metaalwerken. Die studie zou een alternatief kunnen bieden voor de banaanverbinding, maar blijkbaar is ze onvindbaar. Kunt u de studie ter beschikking stellen? Zo neen, is dan niet dringend een nieuwe studie nodig? Komt er een MER voor de nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd? Zo ja, zal de startnota van de MER dan openbaar worden gemaakt?

Ten tweede, dient de aanleg van de banaanverbinding door de wijk Kleine Paepedaelen niet op zijn minst worden uitgesteld tot er duidelijkheid is inzake de beslissing over de hele verkeersafwikkeling in de regio, en meer bepaald over het al dan niet aanleggen van de expresweg Kontich-Boom en de sanering van de A12?

Ten derde, mijnheer de minister, bent u groot voorstander van minder auto- en vrachtwagenverkeer, van steeds meer en beter openbaar vervoer en fietsverkeer, en van goederenverkeer per spoor of te water. Op welke wijze denkt u de doelstellingen in de besluitvorming over de mobiliteitsplanning in de Rupelstreek te integreren? Komt er op zijn minst een aanvulling op de mobiliteitsstudie of wordt de zeer fragmentarische studie geïntegreerd in een ruimere mobiliteitsplanning?

Ten vierde kan het doortrekken van de expresweg N171 worden beschouwd als een missing link in de Antwerpse regio. Wordt de uiteindelijke beslissing over de realisatie ervan opgenomen in het Vlaams mobiliteitsplan en in de prioriteitennota die over de missing links zal worden opgemaakt? Zou dit betekenen dat de investeringskosten worden afgewogen tegen de kosten voor de realisatie van andere missing links, en eventueel van andere verkeersmodi?

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mijnheer de minister, ik vermoed dat u ervan op de hoogte bent dat de banaan en de expresweg twee afzonderlijke dossiers vormen. Het dossier over de banaanverbinding

De Smet

heeft in het bijzonder betrekking op het ontsluiten van een industrieterrein dat in het begin van de jaren zeventig werd gebouwd. Het Gewestplan voorziet in het tracé voor de ontsluiting ervan.

De heer Malcorps heeft het ook over de verlenging van de expresweg om de oost-westverbinding tussen de E19 en A12 aan te leggen. Die vormt inderdaad een probleem.

Ik sluit me volkomen aan bij de stelling dat er een absolute onduidelijkheid bestaat over de GOM-studie in verband met de ontsluiting van het industriegebied Krekelenberg langs de A12 op het grondgebied van Boom. De expreswegverlenging komt op geen enkel ogenblik – zelfs na de verlenging – op het grondgebied van Boom. Maar over de ontsluiting van het industrieterrein zou een studie bestaan, die evenwel onvindbaar blijkt op dit ogenblik. De plaatselijke beleidsvoerders hebben mij evenwel gemeld dat, mocht deze studie inderdaad onvindbaar blijven, er zeker bijkomend studiewerk zou worden verricht.

De voorzitter : De heer Vermeulen heeft het woord.

De heer Jo Vermeulen : Ik heb inderdaad nog met de mensen van het studie bureau gesproken en ik moest vaststellen dat de voorliggende voorstellen nog vrij onvoldragen lijken. Ik bedoel daarmee dat een mogelijk alternatief voor de expresweg – een verbinding via de Kontichsesteenweg – nauwelijks is onderzocht, terwijl dit toch veel mogelijkheden biedt. Hetzelfde geldt voor alternatieven inzake de ontsluiting van het industrieterrein.

In het regeerakkoord lezen we – zoals minister-president Dewael het ook duidelijk formuleerde – dat we het beleid moeten toetsen aan de kwaliteit van het leven, aan het welzijn van onze kinderen. Welnu, langs het stuk expresweg dat zou worden opgeofferd, zijn jeugdbewegingen actief, zijn recreatie- en wandelmogelijkheden te over en heel wat vrije natuur : dat alles zou onherroepelijk verdwijnen als de expresweg wordt doorgetrokken. Het lijkt me dan ook zinvol “Banaan” te vergeten. Men zou kunnen zeggen dat dit alleen over de ontsluiting handelt, maar dat klopt niet. Op dat ogenblik zou het immers gaan om een nieuwe omstandigheid die de discussie over de doortrekking van de expresweg opnieuw aanzwengelt. Banaan zou zodoende niets definitief oplossen, maar wel heel wat definitief vernietigen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Daarop wilde ik graag even aansluiten. In verband met de mobiliteitsstudie van de Rupelstreek werd nooit contact opgenomen met de gemeente Kontich, terwijl deze toch ook zwaar zou worden belast bij het doortrekken van de expresweg en de Banaan. De gemeente is overigens zeker geen voorstander van het doortrekken van de expresweg. Ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is er nergens sprake van het doortrekken van de expresweg. De inwoners van de gemeente Reet worden nu voor een voldongen feit gesteld. Zij moeten vóór eind november beslissen wat hun voorkeur geniet : een verbinding via Grote Maas of via Kleine Maas. Via de Kleine Maas betekent dat de banaan en de verlenging van de expresweg er komen ; via de Grote Maas betekent een verbinding via de Groeningelei rechtstreeks naar Kontich.

In verband met het probleem van de A12, hebben inwoners van de Kleine Landeigendommen een studie uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan bouwden zij een maquette die een voorstel uittekent waarbij het industriepark Krekelenberg rechtstreeks op de A12 zou kunnen aansluiten via een insleuving, een ondergrondse tunnel. De banaan zou in dit geval overbodig blijken. Wordt er in enige mate rekening gehouden met dit alternatief ? Een aantal bekwame, technisch onderlegde mensen zoals brandweerlui hebben zich over de ondergrondse leidingen en dergelijke gebogen om te zien of een ondergrondse verbinding mogelijk is ten behoeve van de ontsluiting van het industriepark Krekelenberg, die wel degelijk noodzakelijk is. De gemeente Boom zou evenwel van het doortrekken van de expresweg helemaal geen last ondervinden. Wel de gemeenten Reet en Rumst zouden daardoor worden getroffen, terwijl zij dan weer niet eens aansluiting zouden krijgen op de eigenlijke expresweg. In Kontich zou een pas heraangelegd kruispunt opnieuw moeten worden ingericht. Daar vreest men bovendien een grote verkeersstroom aan de oprit van de E19, net zoals dit voor de files aan de Craeybeckxtunnel vanaf Rumst geen goede zaak zou zijn. Wij opteren daarom eerder voor de insleuving van de A12.

Minister Steve Stevaert : In antwoord op uw vraag wil ik nadrukkelijk zeggen dat de mobiliteitsstudie van de Rupelstreek op zeer grondige wijze is aangepakt en dat daarin alle vervoersmodi aan de orde komen. Beweren dat de studie eenzijdig zou zijn en geen rekening zou houden met alternatieven zoals openbaar vervoer, fiets en vervoer te water, getuigt van weinig inzicht in het verloop en het resultaat van de studie.

Stevaert

Tijdens vele project- en stuurgroepvergaderingen en de andere informatie- en hoorzittingen kregen alle deelnemende partijen uitvoerig de gelegenheid om hun standpunt te verduidelijken. Ook in de Provinciale Auditcommissie werd de studie meermaals besproken en op de daartoe voorziene momenten conform verklaard. Dit houdt onder meer in dat de studie wel degelijk kadert in de meer algemene visie op provinciaal en regionaal niveau.

Met betrekking tot de N171 wil ik duidelijk maken dat het voorgestelde tracé niet dwars door een woonwijk – de Kleine Paepedalen – loopt, maar wel ernaast en dit nog wel via een reeds lang op het gewestplan afgebakende reservatiezone. Ook voor het gedeelte van de N171 ten oosten van de A12 is in een dergelijke reservatiezone voorzien.

Uit de studie is gebleken dat de bewuste N171, tussen de E19 en de A12, als functie zou hebben de kanalisering van de bestaande diagonale verkeersstroom tussen de regio ten Z-W van Antwerpen – Mortsel, Hove, Edegem, Kontich, enzovoort – enerzijds en de regio Klien-Brabant anderzijds. Slechts een beperkt gedeelte van de verkeersstroom zou worden geleverd door het industriegebied Krekelenberg. De doortrekking van de N171 moet dan ook ruimer worden bekeken dan louter de ontsluiting van het industriegebied Krekelenberg. De doortrekking maakt immers mogelijk wegen die niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer verkeersarmer te maken en hier opnieuw kansen te bieden aan het langzaam verkeer.

Ik antwoord ook meer concreet op de gestelde vragen. Bij de aanleg van het industrieterrein Krekelenberg werd, op initiatief van de GOM-Antwerpen, onderzocht of een rechtstreekse ontsluiting naar de A12 ter hoogte van de Boomse Metaalwerken mogelijk was. Het betrof een beperkte studie, die nu gezien de sterk gewijzigde toestand ter plaatse nog van weinig nut zou zijn. Samen met het studiebureau Omgeving werd deze mogelijkheid nogmaals onderzocht en kwam men tot de conclusie dat zo een ontsluiting technisch, ruimtelijk en financieel niet de goede oplossing was. Dit werd uitvoerig toegelicht ten overstaan van alle beleidsverantwoordelijken van de Rupelstreek. Van die optie werd dan ook afgestapt, zoals ik ook persoonlijk kon vaststellen.

Of een project MER-plichtig is, hangt af van de precieze aard ervan. Dit is een vraag die dus pas kan worden beantwoord wanneer er concrete voorstellen op tafel liggen. Indien het voorgelegde

project volgens de MER-wetgeving inderdaad MER-plichtig is, zal ik voorafgaand aan de uitvoering uiteraard een studie terzake laten uitvoeren.

Uiteraard kan het project, ook de zogenaamde “banaan”, pas worden aangevat na goedkeuring van de mobiliteitsstudie door de Provinciale Auditcommissie. De “banaan” zal niet worden aangelegd zonder dat er duidelijkheid bestaat over de wenselijkheid van de doortrekking van de expresweg.

Mobiliteitsplanning en het mobiliteitsconvenant dragen intrinsiek een multimodale benadering in zich. Het actieplan moet dus zowel in maatregelen op het vlak van wegverkeer, fietsverkeer, voetgangersverkeer als openbaar vervoer voorzien. Ook het mobiliteitsplan van de Rupelstreek zal een multimodaal en geïntegreerd actieplan moeten bevatten.

In de mobiliteitsstudie van de Rupelstreek worden wel degelijk alle vervoersmodi ingeschat in het kader van een algemene duurzame mobiliteit. Bovendien zit de hele studie geïntegreerd in de ruimere mobiliteitsvisie van het Vlaams Gewest. Voor zover dit relevant is, worden projecten uit gemeentelijke mobiliteitsstudies meegenomen in de studies voor de opmaak van de ontwerp-mobiliteitsplannen Vlaanderen, respectievelijk Antwerpen. Ook omgekeerd is dit uiteraard het geval. Een en ander zal duidelijk blijken bij een grondige lectuur van het integrale dossier.

Vanzelfsprekend zullen zowel in het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen als in het ontwerp-mobiliteitsplan Antwerpen een aantal voorgestelde missing links geëvalueerd worden. Na consensus over een algemeen pakket aan maatregelen zal eveneens een investeringsplanning worden opgemaakt waarbij alle voorgestelde maatregelen, ook andere dan investeringen, een prioriteit en fasering zullen meekrijgen. Hierbij geldt onder meer als principe dat de investeringen ten behoeve van de missing links en van de andere noodzakelijke infrastructuurwerken, alsook deze ter verbetering of promotie van de andere vervoersmodi, in de volgende meerjarenprogramma's worden ingecalculieerd naargelang hoe dringend en in hoeverre ze respectievelijk van invloed zijn op de verwezenlijking van de beoogde doelstellingen. De aanleg van de banaan is evenwel al opgenomen in het rollend meerjarenprogramma 1999-2000 dat aan het Vlaams Parlement werd megedeeld.

Een volledig antwoord op alle gestelde vragen en opmerkingen is vanzelfsprekend slechts mogelijk na een grondige lectuur van het mobiliteitsplan zelf

Stevaert

en door mondelinge toelichtingen door de opstellers van dat plan. Deze week nog heeft het studie-bureau Omgeving een toelichting verstrekt bij het Mobiliteitsplan Rupelstreek. Indien ik correct ben ingelicht, was u daar aanwezig.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik aanvaard uw verwijt niet dat we het mobiliteitsplan niet voldoende zouden hebben gelezen, want we hebben het grondig bestudeerd. Er worden inderdaad alternatieve vervoersmodi genoemd onder het zogenaamde duurzame scenario. Verder worden enkel opties naar voren geschoven die neerkomen op nieuwe auto-verbindingen. Het lijkt er een beetje op dat het daarom juist te doen was. Men maakt zijn oorspronkelijke bedoeling waar : de banaan en het doortrekken van de expresweg. De rest wordt enkel pro memorie vermeld.

Ik onthoud dat de aanleg van de banaan en het doortrekken van de expresweg automatisch samengaan. Dat hangt af van het hele mobiliteitsplan. Verschillende Rupelgemeenten – en hopelijk ook andere zoals Kontich – zullen hun fiat moeten geven. In die zin is nog niets definitief beslist. Het is dan ook vreemd dat de banaan al ingeschreven staat in het volgende investeringsprogramma.

Ik wil nog even hameren op de problemen op de Boomsesteenweg. Iedereen, ook de specialisten, vinden dat die eerst moeten worden opgelost. Verkeersveiligheid gaat toch boven het oplossen van files ? De zwarte kruispunten op de Boomsesteenweg moeten eerst worden aangepakt. Dat zal ook het nodige geld kosten. We moeten daarover praten. Kiezen we voor een minimale of voor een grondige oplossing via een sleuf ?

Eigenlijk gaat het om een noordoost-zuidwest verbinding, een diagonale verkeersstroom vanuit Mortsel, Hove, Edegem en Boechout naar Klein-Brabant ten westen van Brussel. Louter en alleen infrastructuurwerken zullen dit niet oplossen, sturende maatregelen dringen zich op. Met een nieuw prijsbeleid bijvoorbeeld kan het autoverkeer worden ontmoedigd. Steeds nieuwe wegen aanleggen betekent gewoon dat ook die binnenkort zullen dichtslibben.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik ben duidelijk geweest. Nog een klein detail : de sleuf langs de A12 kost 500 miljoen frank per kilometer.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Chris Vandebroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de sluizen als flessenhals voor de binnenvaart

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandebroeke tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de sluizen als flessenhals voor de binnenvaart.

De heer Vandebroeke heeft het woord.

De heer Chris Vandebroeke : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn vraag is toegespitst op Evergem, maar kan dienen als toetsing van het hele beleid. De immense toename van het vrachtverkeer leidt stilaan naar een hartinfarct.

Als alternatieven worden steeds het spoor en de binnenvaart genoemd, maar ook op de binnenvaart kan men al spreken van filevorming. Evergem, een knooppunt ten noordnoordwest van Gent, is daar een typisch voorbeeld van. Er zijn twee mogelijkheden om die filevorming te ondervangen. Men kan de sluizen 24 uur op 24 openstellen, of men kan infrastructuurwerken uitvoeren. Sinds kort moet de flessenhals van Evergem permanent open blijven. Wordt daarvoor al het nodige personeel aangeworven ? Wordt ook in aanvullende infrastructuurwerken voorzien ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vandebroeke, de personeelsuitbreiding bij de sluis van Evergem werd intussen gerealiseerd, van 18 naar 23 mensen. De permanente bediening werd daarmee mogelijk gemaakt. Het werk verloopt nu in twee shifts van telkens twaalf uur. Door deze continue bediening, waarbij voor een optimale bediening van de sluis-kolk wordt gezorgd, behoren de wachttijden aan deze sluis tot het verleden.

Stevaert

De bediening van de sluisen te Oudenaarde, Kerkhove en Asper op de Bovenschelde werd al uitgebreid van 19u30 naar 22u00. Indien nog één bijkomende bedienaar wordt aangeworven, zal ook de sluis van Sint-Baafs-Vijve op de Leie tot 22u00 kunnen openblijven.

De kostprijs van de nieuwe sluis te Evergem wordt geraamd op meer dan 1 miljard frank, zodat de uitvoering om budgettaire redenen over verschillende jaren moet worden gespreid. De studie over de herbouw van de sluis is momenteel in uitvoering, en wordt begin volgend jaar verwacht. Aansluitend hierop kan de aanbestedingsprocedure worden gestart, zodat afhankelijk van de budgettaire middelen een eerste deelopdracht kan worden voorgesteld op het programma van 2000. Indien de middelen voor 2000 ontoereikend zijn, verschuift de eerste deelopdracht naar begin 2001.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkzaamheden voor de verbreding van de Leie in Kortrijk

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werkzaamheden voor de verbreding van de Leie in Kortrijk.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Het is niet de eerste keer dat deze problematiek hier wordt behandeld. De werken voor de verbreding en uitdieping van de Leie werden eindelijk, na jarenlang gepalaver, aangevat. Een mooi bordje aan de Leiebrug vermeldt als vermoedelijke einddatum eind 2003, met als totale investeringskost 1,6 miljard frank. De nadruk op het woordje 'vermoedelijk' is hier niet zonder belang.

Sinds mei liggen de werken stil omwille van de bodemvervuiling. Tijdens de vorige regeerperiode had u een overeenkomst met de minister van Leefmi-

lieu Kelchtermans over de aanpak van dit probleem. Zoiets kost veel geld. Er liggen twee scenario's op tafel : een volledige sanering via de openbare procedure via OVAM, of enkel de afgraving van de vervuilde gronden via een openbare procedure, waardoor een tijdelijke vereniging zou instaan voor de selectieve afgraving en het transport.

Tot nu toe werd hier geen keuze gemaakt. Dit is nochtans belangrijk, zowel met het oog op de kostprijs als met het oog op de vermoedelijke einddatum. Naargelang de gemaakte keuze kan deze een jaar verschillen, wat consequenties met zich meebrengt voor de schadeclaims. Ik heb vandaag geen aanwijzingen dat men snel een beslissing zal nemen.

Ondertussen stel ik ook te velde vast dat er geen of weinig coördinatie is tussen de diverse betrokken diensten en overheden. Ik geef een concreet voorbeeld, dat ondertussen werd opgelost. Het gaat namelijk over de keuze van de verlichtingsarmaturen. Dat is natuurlijk belachelijk, maar het heeft blijkbaar maanden geduurd voor de diverse instanties – het stadsbestuur, de Vlaamse overheid, de diensten voor Openbare Werken en de afdeling Zeewezen – een vergelijk hadden gevonden inzake de keuze van de verlichtingsarmaturen. Dat had tot gevolg dat de rotondes die afgewerkt waren niet konden worden geopend omdat men geen verlichtingsarmaturen kon plaatsen.

Anderzijds stellen we vast dat de regionale afdeling van Agalev, toch een van de regeringspartners, ervoor pleit om de Westelijke Ring niet te laten uitvoeren. Nochtans is die van uitermate groot belang. Deze Westelijke Ring is gekoppeld aan de Leiewerken. Ik verwijs naar het protocol van de Vlaamse regering, dat een hele geschiedenis heeft gekend en nog door de vorige Vlaamse regering werd goedgekeurd. Ook in de gemeenteraad werd dit unaniem goedgekeurd, dus ook door Agalev. Maar nu worden we geconfronteerd met de vraag de Westelijke Ring los te koppelen van de hele problematiek van de Leiewerken. Toch is dit een belangrijk gegeven in de problematiek van de mobiliteit in en rond Kortrijk.

Ook hoor ik dat het kabinet van minister Dua inzake bodemsanering de lange weg gaat kiezen. De werken zijn reeds begonnen. Er is in middelen voorzien. We kunnen dit vergelijken met een operatie, want nu is men blijkbaar van plan om, terwijl de operatie bezig is, even te wachten en te kijken wat er gebeurt. Ondertussen veroorzaakt het stopzetten van de werken wel een grote verkeerschaos in en rond Kortrijk.

Decaluwé

Blijft de Vlaamse regering zonder voorbehoud achter het afgesloten protocol staan, waarbij de Westelijke Ring een essentieel onderdeel van de Leiewerken is? Welke maatregelen werden of worden nu genomen om de vastgestelde bodemvervuiling zo spoedig mogelijk te verwijderen? In welke mate is de termijn voor de uitvoering van de diverse fasen van de Leiewerken nu daadwerkelijk opgeschoven? Eerst vermoedde men 2003. Ik denk dat we het nu rustig kunnen hebben over 2004, misschien 2005, tenzij men voor de snelle oplossing kiest. In welke mate worden er maatregelen genomen om de coördinatie tussen de betrokken diensten verder te optimaliseren?

De voorzitter : De heer Vandenbroeke heeft het woord.

De heer Chris Vandenbroeke : Mijnheer de minister, noodgedwongen sluit ik me aan bij de vragen van de heer Decaluwé. Wat gebeurt in Kortrijk getuigt immers niet van een mooi en aantrekkelijk beleid, wat het toch zou moeten zijn. Door de geschapen omstandigheden is het onbehagen zeer groot. Dat moet worden verholpen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de moderniseringswerken van de Leie inzake het 1.350 ton gabarriet in de doortocht van Kortrijk, liggen op dit ogenblik zo goed als stil. Een eerste deelcontract voor de bouw van een nieuwe dambrug werd kort voor het bouwverlof afgevoerd. De uitvoering van de werken vervat in het tweede deelcontract – de bouw van de Groeningebrug, kaaimuren, bochtafsnijding, Diksmuidekaai en herinrichting Koning Albertpark – werd met ingang van 16 augustus 1999 geschorst.

Momenteel wordt er enkel nog verder gewerkt aan de bouw van de leidingenkokers onder de Leie voor de nutsmaatschappijen. De koker aan de Groeningebrug is reeds gebouwd en wordt nu klaargemaakt voor exploitatie. Medio september werd begonnen aan de constructie van de koker aan de Doornstraat. De hier geschetste gang van zaken staat uiteraard in nauw verband met evoluties inzake de sanering van de verontreinigde bodem aan de Diksmuidekaai en het Koning Albertpark. Het hiertoe opgestelde bodemsaneringsproject, door de OVAM conform verklaard op 26 april 1999, werd op 8 juni 1999 door de Vlaamse regering opgenomen in de lijst van door de OVAM ambtshalve uit te voeren saneringen.

Tot slot nog een antwoord op de specifieke vragen van de heer Decaluwé. In dit stadium van het dossier is een eventuele wijziging van het protocol tussen het Vlaams Gewest en de stad Kortrijk niet aan de orde. Momenteel wordt zowel door de OVAM als door de administratie Waterwegen en Zeewezen verder gewerkt aan de voorbereiding voor de uitvoering van het voornoemde saneringsproject. Het precieze totaaleffect van de milieuproblematiek op de uitvoeringstermijn van het hele project valt momenteel nog moeilijk in te schatten, maar belooft nu reeds anderhalf jaar. Gelet op de omvang en de complexiteit van het dossier en het grote aantal betrokken partijen rijzen uiteraard nu en dan zogenaamde coördinatieproblemen. Deze problemen mogen echter niet worden overdreven en werden tot op heden steeds in gezamenlijk overleg opgelost. Zo werden in het verleden tussen de twee voornaamste actoren, de administratie als bouwheer en de stad Kortrijk, reeds voldoende praktische afspraken gemaakt om dergelijke problemen onmiddellijk te kunnen opvangen.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik zou gewoon willen weten van de minister welk scenario men nu gaat kiezen. Kiest men het eerste, dan is er geen sprake van anderhalf jaar vertraging, maar van tweeënhalf jaar. Ik zou daar duidelijkheid over willen verkrijgen. Blijkbaar is men sinds mei aan het palaveren in de administraties en tussen kabinetten, en natuurlijk vond er een kabinetswijziging plaats, maar ondertussen wordt er geen beslissing genomen.

Het is belangrijk voor de bevolking dat men duidelijk zegt welke werkwijze men verkiest om die bodemsanering op te lossen, zodat de mensen weten welk tijdschema men erop nahoudt en zodat het stadsbestuur zich kan voorbereiden wat een aantal andere punten betreft. Wat is het tijdschema dat de minister, die toch verantwoordelijk is, en de Vlaamse regering in dit dossier naar voren schuiven? Daar krijg ik blijkbaar geen antwoord op.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Dit is een zeer belangrijke vraag. Er is een zeer groot verschil tussen keuze a en keuze b wat de middelen betreft. Kiezen we voor de duurste oplossing, dan brengt dat ook vertraging met zich mee wat de werken betreft.

De heer Carl Decaluwé : Een jaar minder. De snelste oplossing is ook de goedkoopste, mijnheer de minister.

Minister Steve Stevaert : Daar zijn dan weer andere consequenties aan verbonden.

De heer Carl Decaluwé : Zoals ?

Minister Steve Stevaert : De milieutechnische benadering is een andere invalshoek. De procedures die daarvoor in het verleden zijn afgesproken, moeten worden gerespecteerd. Deze afweging moet gebeuren met de daartoe bevoegde minister en overheidsinstantie.

De Vlaamse overheid lost hier een probleem op van de lokale overheid. De vervuiling in Kortrijk is niet ontstaan door initiatieven van de Vlaamse overheid, het is een historische verontreiniging. Men kan nog lang discussiëren over de vraag of men daarvan op de hoogte moest zijn of niet. Het verwondert me dat niemand hiervan op de hoogte was. De Vlaamse overheid heeft dit dossier geërfd en saneert historische vervuiling in Kortrijk. De optie om het gabariet te verhogen, moeten we honoreren, omdat er afspraken zijn met Frankrijk. Er zijn problemen omdat men in het verleden zeer laks is omgesprongen met het storten van specie. Als het in de toekomst een opdracht wordt van de minister van Openbare Werken om specie te verwijderen, zullen er niet veel openbare werken worden gerealiseerd.

De heer Carl Decaluwé : Ik krijg blijkbaar geen antwoord op mijn vraag over de termijn.

Minister Steve Stevaert : Ik kan daar op dit ogenblik niet op antwoorden, want dit zou onverantwoord zijn. We willen dat dit zo snel mogelijk gebeurt.

De heer Carl Decaluwé : Dat zegt u al sinds mei. Vanaf mei ging men zo snel mogelijk een oplossing zoeken. Ik hoor u graag zeggen dat de lokale overheid, de stad Kortrijk, daar niets mee te maken heeft. Het is een geval van vervuiling uit de vorige eeuw, zoals er in Vlaanderen honderden zijn. Dit heeft niets te maken met lokale verantwoordelijkheid. Blijkbaar is men niet in staat een beslissing te nemen.

Minister Steve Stevaert : Ik verwijs niet naar de vorige eeuw, maar stel vast dat dit dossier twintig jaar geblokkeerd was.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bepaling van het definitieve tracé voor de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bepaling van het definitieve tracé voor de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven.

Minister Stevaert zal antwoorden in de plaats van minister Van Mechelen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik heb deze vraag ook aan minister Van Mechelen gesteld, omdat hij bevoegd is voor ruimtelijke ordening. Het is ook voor mij niet echt duidelijk wie nu voor wat bevoegd is. Ik hoop dat dit wel uit het antwoord van de minister zal blijken. Om de zaak niet te lang te rekken, besloot ik de vraag dan maar aan beide ministers te stellen.

Op 28 april 1998 nam de Vlaamse regering een principiële beslissing over het tracé van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. In een resolutie van de heren Dumez en Voorhamme, goedgekeurd door het Vlaams Parlement, werd bovendien duidelijk gesteld dat de beslissing van de regering enkel kon en mocht worden geïnterpreteerd als een keuze voor de 'lage' oplossing, namelijk 'het leggen van het spoor in een sleuf in het hele stedelijke gebied, met ondertunneling van het Albertkanaal en de autoweg E313.' We hebben daarstraks gehoord dat een sleuf vrij duur is, maar hier staat wel duidelijk 'een sleuf in het hele stedelijke gebied'. De Vlaamse regering heeft dit nog eens ten overvloede bekrachtigd op 9 juni, vlak voor de verkiezingen.

De vorige Vlaamse regering was zich ervan bewust dat de lage oplossing belangrijke extra kosten zou inhouden van minstens 4 miljard frank, bovenop de reeds geschatte 7,7 à 11,6 miljard frank voor de tweede haventoeegang. Op de vraag hoe men deze extra investeringskosten zou financieren, heeft men nooit een antwoord kunnen geven. De NMBS

Malcorps

blijft tot vandaag weerwerk bieden tegen de lage oplossing omwille van technische problemen, vooral dan de waterhuishoudingsproblemen bij een ondertunneling van het Albertkanaal, en omwille van de extra kosten die volledig voor rekening van de NMBS zouden vallen.

Voormalig minister van Verkeer Daerden bood op vragen van Agalev terzake geen enkele garantie. Ik zal de vraag nu opnieuw voorleggen aan de nieuwe Ecolo-minister Durant.

Op 6 juni gaven woordvoerders en Vlaamse parlementsleden van alle democratische partijen in de regio Antwerpen te Wommelgem publiekelijk hun steun aan de oproep van het platform Wakker Wommelgem. Ze vroegen een objectieve studie van het Romboutstracé en, bij een eventueel negatieve evaluatie hiervan, steunden ze de vraag naar een uitvoering van de spoorlijn in een sleuf en in tunnels. Ook de heer Van Campenhout was hierbij, ik neem aan als woordvoerder van schepen Delwaide. Dit kan toch tellen.

Hoe reëel zijn deze toezeggingen? Kunnen ze echt hard worden gemaakt? Moeten we als voorstander van een nieuwe bestuurlijke stijl niet dringend klare wijn schenken en de mensen in de streek vertellen wat ze concreet kunnen verwachten? De discussie loopt nu al jaren.

De milieubeweging blijft aandringen op een globalisering van de spoorinvesteringen tot ontsluiting van de Antwerpse haven. Bij een belangrijke uitbreiding van de Waaslandhaven zullen ook veel nieuwe trajecten tot stand komen. Een nieuwe spoortunnel onder de Schelde is evenzeer een prioriteit voor de haven, zoals de heer Delwaide zelf heeft gezegd. Die zou tegelijk een nieuwe spoorontsluiting inhouden, een noordelijke sluiting van het ringspoor rond Antwerpen, analoog aan de voorstellen om de kleine autoring rond Antwerpen echt rond te maken. Ik heb dit vroeger ook al aan de minister voorgesteld. De kostprijs zou, volgens de schattingen van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA), 14 miljard frank bedragen.

Dit levert problemen op, rekening houdend met het krappe NMBS-budget. De NMBS is geen echte Vlaamse materie, maar toch is het belangrijk om dit punt in de discussie te betrekken. Deze vraag zal ik dan ook op federaal niveau stellen. Dit is ook een opdracht van de Vlaamse regering in het kader van het nog op te stellen Vlaams mobiliteitsplan. In

de studie naar welke missing links dringend moeten worden ingevuld, moeten ook missing rail links worden onderzocht.

Anders krijgen we geen algemeen plaatje.

Volgens de planning moet na de zomer een politieke beslissing worden genomen over het uiteindelijke tracé van de tweede spoorontsluiting. Pas daarna kan het startsein voor een gewestplanwijziging worden gegeven. Dit veronderstelt dat de nog lopende studies worden afgerond. Volgens de regeringsmededeling van 9 juni 1999 gaat het om twee studies: de gezamenlijke voorstudie van de NMBS, TUC-rail, en het gewest, AWV, over de bundeling van de tweede spoorontsluiting met een andere lijninfrastructuur, onder meer over de nieuwe autosnelweg A102 Merksem-Wommelgem, en over een ruimtelijk- en milieu-onderzoek om 'een technische-infrastructurele conceptie van de spoorlijn in de reservatiestrook van de A102' te bekomen. Dan pas kan: 'een definitief tracé met lengte- en dwarsprofiel goedgekeurd worden'. Het is dus een afwijking van een hoge versus een lage uitvoering van het tracé Merksem-Wommelgem.

Mijnheer de minister, op 23 februari deelde u mij mee dat ook verschillende alternatieven werden onderzocht voor de aansluiting tussen de tweede spoortoegang en de IJzeren Rijn. Op 10 maart vertelde u mij dat de administratie van de NMBS ook het Arcadisalternatief zou onderzoeken dat werd voorgesteld door de heer Jef Rombouts en het gemeentebestuur van Schoten. Ik neem aan dat dit alles ondertussen lopende is.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen voor u. Voor alle duidelijkheid probeer ik de verschillende onderdelen goed uit elkaar te houden.

Ten eerste, heeft de Vlaamse regering samen met de NMBS nagedacht hoe alle spoorinvesteringen die in en rond de Antwerpse haven nodig zijn, kunnen worden gebundeld? Op welke termijn denkt de Vlaamse regering aan een nieuwe spoortunnel onder de Schelde en aan een nieuwe spoorontsluiting van de Waaslandhaven? Welke stappen onderneemt ze daartoe ten aanzien van de NMBS en de federale overheid? Het Vlaams Parlement heeft zich vroeger al eens uitgesproken over investeringen van de NMBS. Bijgevolg is ook deze vraag relevant.

Ten tweede, hoe staat het met het onderzoek naar het Rombouts-tracé zoals werd voorgesteld in de Nederlandse Arcadisstudie? Werd dit voorstel op objectieve wijze onderzocht? Werden definitieve

Malcorps

conclusies getrokken ? Misschien is het nog wat te vroeg om deze vraag te stellen, omdat de studies nog worden uitgevoerd, maar dan kunt u toch een stand van zaken geven.

Ten derde, hoe ver staat het studiewerk en de besluitvorming over de hoge versus de lage oplossing voor het traject Merksem-Wommelgem ? Wanneer zal er duidelijkheid komen voor de bevolking ?

Ten vierde, is de Vlaamse regering bereid eigen middelen ter beschikking te stellen om noodzakelijke milieumaatregelen uit te voeren ? Ik denk aan de 4 à 5 miljard frank voor de lage oplossing. Zo niet, welke stappen werden dan gezet om sluitende garanties te krijgen van de NMBS of van de federale overheid voor de financiering van de meerkost van een lage oplossing ? Welke garanties zijn er dat dit geen vertragingen van de noodzakelijke investeringen in het NMBS-Investeringsplan voor Vlaanderen tot gevolg zal hebben ?

Ten vijfde, zijn er reeds resultaten bekend van de studie over een bundeling van de tweede spoortoevang en de autosnelweg A102 ? In welke mate hypothekeert de bundeling de reële mogelijkheden van een lage oplossing ? Hoe kan de minister vermijden dat bij deze studie een sluipende besluitvorming tot stand komt rond één van de missing links voor het auto- of vrachtwagenverkeer, die in het RSV voor de regio minder prioritair worden genoemd ? Minister Van Mechelen heeft onlangs in de pers duidelijk laten verstaan dat hij geen pleitbezorger van de A102 Merksem-Wommelgem is. Kan dit formeel worden bevestigd ?

Ten zesde, hoe ver staat de studie over de diverse alternatieven voor een aantakking van de tweede spoorontsluiting op de IJzeren Rijn ? Werd een definitieve keuze gemaakt ? Is er een meerkost aan verbonden ? Zo neen, wat is de timing ?

Ten slotte, zal de timing voor de realisatie van de volledige tweede spoorontsluiting nog worden gehaald of is er inmiddels een nieuwe tijdtabel gemaakt ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de betrokken partners overleggen continu over de mobiliteit. Dit is ook het geval voor de uitbouw van de Waaslandhaven. De ontsluiting ervan wordt nog onderzocht. De eventuele bouw van een nieuwe spoortunnel zal afhangen van het

volume aan wagens, de te verwachten trafiek, het capaciteitsprobleem van de bestaande spoorwaker in de Kennedy-tunnel, de bestaande ringspoorlijn, en de eventuele operationele noodzaak om een tweede verbinding ter beschikking te hebben bij onbruikbaarheid van de bestaande route.

De termijn waarbinnen deze nieuwe spoortunnel eventueel moet worden aangelegd, is afhankelijk van de ontwikkeling van de trafiek in de Waaslandhaven. Gezien de technische complexiteit en de hoge investeringskosten is een realisatie voor 2010 uitgesloten. Gezien de enorme investeringen die nodig zijn voor de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel geeft de NMBS de voorkeur aan de tweede spoorontsluiting in de richting van Lier. Pas daarna kan de Liefkenshoekspoortunnel in het investeringsprogramma van de NMBS worden opgenomen.

De NMBS heeft het tracé dat werd voorgesteld in de Arcadisstudie aan een grondige en objectieve analyse onderworpen. De verschillende aspecten die in de studie aan bod kwamen, werden onderzocht. Dit onderzoek is bijna af, maar het is te vroeg om reeds conclusies te trekken.

Een stuurgroep van de NMBS en het Vlaams Gewest werkt aan een gemeenschappelijke studie over de tweede spoorontsluiting en de A102. De tweede fase van de studieopdracht werd afgerond en er werd reeds een aanbeveling gedaan over een voorkeurtracé voor het grootste gedeelte van het traject. De aanbeveling houdt rekening met milieukundige, ruimtelijke, technische en financiële aspecten en met de veiligheid.

Gelet op de grote financiële weerslag, doet de stuurgroep geen uitspraak over een hoge of lage oplossing. De Vlaamse regering zal hierover een beslissing moeten nemen, waarbij de ruimtelijke inpassing van de verbindingen in elk geval op een maatschappelijk verantwoorde manier zullen gebeuren. Een interkabinettenwerkgroep zal het fusierapport in de loop van de maand oktober bespreken.

De financieringsaspecten worden op het niveau van de Vlaamse en federale ministeriële kabinetten besproken. In de studieopdracht werden het tracé van de A102 en de tweede spoorontsluiting gebundeld. De bundeling met de hoofdweg A102 legt eventueel een hypotheek op het project, als wordt geopteerd voor de lage oplossing onder het Albertkanaal. Als wordt gekozen voor een gedefaseerde aanleg van beide infrastructuren, moeten de tracés veel verder van elkaar worden aangelegd, aange-

Stevaert

zien er twee keer een tunnel moet worden gebouwd.

Die twee aparte tunnels kunnen vanuit technisch en veiligheidsoogpunt niet vlak naast elkaar worden gelegd. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt inzake de aantakking van de tweede spoorontsluiting op de IJzeren Rijn. In principe is dit voor de NMBS niet prioritair. Het is eerst noodzakelijk een aansluiting te verzorgen op spoorlijn 16 richting Aarschot en daarna pas op spoorlijn 15. De uitvoering van de aantakking op de IJzeren Rijn komt na de aanleg van het hoofdproject, de tweede spoorontsluiting. Evaluatie van trafoeken via de bestaande spoorlijnen naar de opengestelde IJzeren Rijn zal uitwijzen of een aansluiting op lijn 15 noodzakelijk is.

Het project van de tweede spoorontsluiting zal wellicht met enige vertraging worden verwezenlijkt ten aanzien van de vroegere vooropgestelde datum, 2005. Een voorzichtige prognose wijst in de richting van 2007 of 2008.

De heer Johan Malcorps : Als ik het goed begrijp, zegt u dat, als er gekozen wordt voor de 'lage' oplossing – waarvoor een grote meerderheid te vinden was – er dan ook een tweede tunnel moet komen voor de A102. Dit houdt voor de regio wel catastrofale gevolgen in en zou de meerkost bovendien enorm opdrijven. Het betekent eigenlijk dat de A102 quasi onmogelijk wordt.

Ik heb ook nog een opmerking bij de vooropgestelde latere fase in verband met de aantakking op de IJzeren Rijn. Dit staat ook al in de logica van de beslissing van begin 1998, waar men dit ook heeft ontkoppeld. Het blijft vreemd te zien hoe druk men zich al heeft gemaakt over de opwaardering van de IJzeren Rijn, en hoe men de hoogstnoodzakelijkheid van de aantakking volhield teneinde een ontsluiting richting Ruhrgebied te krijgen om dit nu dan naar latere datum te verschuiven.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, u volgt een gevaarlijke denkrichting. U stelt dat, indien er milieulasten zijn, deze door de Vlaamse overheid moeten worden gedragen. Dat wil ik op dit ogenblik zeker niet onderschrijven.

De heer Johan Malcorps : Ik wil alleen dat men geen pingpong speelt en dat er duidelijkheid bestaat : de Vlaamse regering oppert dat er een lage oplossing komt, maar de NMBS moet dit betalen. Wat als de NMBS zich in die zin terugtrekt ? Dan ligt de bal opnieuw in het kamp van de Vlaamse regering. Uiteraard ligt de verantwoordelijkheid bij de NMBS en federaal, maar de bevolking verdient duidelijkheid. Als daar weerstand is, moet de Vlaamse regering niet beloven dat er een lage oplossing komt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.19 uur.*
