

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



Zitting 1999-2000

3 februari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het vervoeraanbod van De Lijn in Brussel

Vraag om uitleg van mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de haalbaarheidsstudie van spoorlijn 18

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het station aan het strand in Zeebrugge

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 en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de modernisering van het Albertkanaal

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 3 februari 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het vervoeraanbod van De Lijn in Brussel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het vervoeraanbod van De Lijn in Brussel.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, voor u zit een ietwat ontredderde Brusselse Vlaming die, samen met veel collega's, gedurende de afgelopen weken honderden malen werd gecounterd over de beleidsmaatregelen die de minister heeft genomen. Deze aangelegenheid is niet zonder belang voor wat er op het terrein in Brussel gebeurt. In het document dat ik heb ingediend, heb ik uitgelegd dat er een vrij ernstig probleem is.

Het onbetaald openbaar vervoer – het is immers niet gratis – is in Vlaanderen in de smaak gevallen van de 65-plussers. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er in die bevolkingsgroep een niet onaanzienlijk aantal Nederlandstaligen. Ik wijs daarbij op een bepaalde demografische en sociologische evolutie. Het Hoofdstedelijk Gewest is weliswaar institutioneel beperkt tot de 19 gemeenten, maar de maatschappelijke werkelijkheid is echter van die aard dat honderden, duizenden kinderen van Brusselaars in de Rand zijn gaan wonen. Van-

daag de dag gaan veel ouderlingen hun kinderen daar bezoeken.

Mijnheer de minister, door uw maatregel creëert u twee soorten cliënten : diegene die opstapt met het pasje waardoor hij gratis mag rijden en de generatiegenoot die moet betalen. Dit is zeer frustrerend voor deze mensen. Hoe kan het dat u een beleid ontwikkelt waardoor op eenzelfde territorium, namelijk het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, twee types van cliënteel zijn ? Een eventueel antwoord waarbij u stelt dat De Lijn zich beperkt tot Vlaanderen, voldoet me niet. De bussen van De Lijn komen tot in het hart van Brussel. U brengt honderdduizenden mensen naar de stad en maakt mee gebruik van de belangengemeenschap Brussel-Vlaanderen. U biedt de mensen de kans werk te vinden en mee de hoofdstad uit te bouwen.

Hiertegenover staat dat zovele generatiegenoten die in de jaren zestig en zeventig de Vlaamse strijd hebben gevoerd en nu gepensioneerd zijn, door uw maatregel het recht wordt ontzegd om gratis te worden vervoerd. Dit is onaanvaardbaar. De voorzitter van de commissie heeft als toenmalig minister oplossingen voorgesteld. Ik begrijp echt niet dat u zich niet de moeite getroost om, vooraleer een dergelijke beslissing te nemen, na te gaan hoe de specifieke situatie van de Brusselse Vlaming kan worden opgelost. Dit kan door het toetredingsrecht of het -contract. U hebt dat niet gedaan.

Een tweede mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan alle 65-plussers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van deze maatregel te laten genieten. U zult geen massa Franstaligen van dit aanbod gebruik zien maken. De gezinsvorming en -structuur zorgt ervoor dat die categorie veeleer intra muros leeft. Het zijn voor het overgrote deel de Vlamingen die van deze maatregel zouden genieten. Door deze oplossing ontsnapt u aan het beginsel van de subnationaliteit of het onderscheid tussen Nederlands- en Franstaligen in de hoofdstad.

Vandenbossche

Mijnheer de minister, hebt u enig zicht op het aantal 65-plussers dat met De Lijn vanuit Vlaanderen naar Brussel komt? Het prijskaartje dat hieraan vasthangt, is weinig relevant in het kader van de algemene maatregel die men daarover in Vlaanderen heeft genomen. Ik heb uw collega geïnterpelleerd over het sluiten van het gebouw van De Lijn in het Anderlechtse Kuregem. Deze zaak ligt me na aan het hart. Men heeft dat delicaat dossier geopend. Ik kijk met veel verwachting uit naar de oplossing die u kunt bieden voor deze situatie. Het is belangrijk dat u vandaag een signaal geeft aan al die 65-plussers in het Hoofdstedelijk Gewest. Ik hoop dat u die Vlamingen niet met een kluitje in het riet zult sturen, want ze verdienen beter.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik dank de heer Vandenbossche van harte voor het zeer boeiende en enthousiaste betoog en de lovende woorden die hij had voor het succes van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. De vraag om die maatregel uit te breiden naar een ander gewest is een nieuw element. Ik ben ook blij dat hij duidelijk stelt dat we via de VVM vele mensen vervoeren, zelfs tot in het hart van Brussel. We zouden die mogelijkheid nog moeten verstevigen en verbeteren.

Het openbaar vervoer is echter een gewestmaterie. De mogelijkheden op dat vlak zijn dan ook bijzonder klein. Er kan enkel via tariefintegratie een oplossing worden gevonden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet hier echter ook bij worden betrokken. Het Vlaams Gewest is in deze zaak bevoegd voor het aanbod. Er worden regelmatig gevraagd om dat aanbod nog uit te breiden. We moeten er echter zorgen dat we niet terechtkomen in een gemeenschapsmaterie. We moeten dit dossier bekijken op basis van de tariefintegratie en in samenspraak met de Vlamingen in Brussel.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, u vergist zich. U mengt twee types van service en vervoer. Niets verhindert om alle 65-plussers op de diverse territoria gratis te laten reizen. Ik ben het niet met u eens dat het om een gewestmaterie gaat, want de bussen rijden tot in het Hoofdstedelijk Gewest. U kunt de cliënteel dan ook op dezelfde wijze behandelen.

U creëert nu twee categorieën. Voor de beeldvorming van de modale burger heeft dit grote consequenties. We voeren hier zware institutionele discussies. De burger stelt zich echter de vraag waarom hij zijn ticket moet betalen terwijl zijn vriend of vriendin, die 2 kilometer verder woont, gratis rijdt.

De tarifiering doet hier niets ter zake : u kunt hier autonoom over beslissen. Ik vraag u dan ook opnieuw hier een oplossing voor te zoeken.

Minister Steve Stevaert : De VVM komt ook op het territorium van het Waals Gewest. Niets belet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest terzake initiatieven neemt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de haalbaarheidsstudie van spoorlijn 18

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Janssens aan de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de haalbaarheidsstudie van spoorlijn 18.

Mevrouw Janssens heeft het woord.

Mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, u moet niet denken dat spoorlijn 18 een onooglijk deeltje van het net van weleer is. Indien u dat doet, vergist u zich. De meeste mensen in Limburg weten beter. Lijn 18 vormde ooit de verbinding met de zogenaamde IJzeren Rijn. Het belang van deze lijn komt dan ook in een ander licht te staan. Deze lijn was vroeger in Limburg bekend als het kolenspoor van Genk-Houthalen en Houthalen-Neerpelt. Zo werd de verbinding gevormd met Eindhoven en het noorden van de provincie.

Lijn 18 maakte daarenboven in Houthalen de fameuze bocht richting Zolder, Beringen en zo verder naar Mol. Dit hield in feite een ontsluiting in van West-Limburg en Midden-Limburg naar Antwerpen. Ik spreek echter in de verleden tijd. Een groot deel van die lijn bestaat immers niet meer.

Janssens-Vanoppen

Ze werd ofwel opgebroken, ofwel bestaat ze nog fragmentarisch.

Ik was dan ook erg verrast toen ik in het laatste nummer van de GOM Limburg las dat die een haalbaarheidsstudie had gemaakt inzake de herwaardering van deze lijn voor, in de eerste plaats, goederenvervoer. In die studie heeft men het ook over het eventueel heractiveren van het personenvervoer. Dit bericht maakt me niet onverdeeld ongelukkig. Er rijzen bijkomende vragen omwille van het gebied waar deze lijn zich in bevindt.

Uit de studie blijkt dat een heractivering op korte termijn rendabel zou kunnen zijn. De kosten die door de investeringen worden veroorzaakt, zou men op minder dan 30 jaar kunnen afbetalen. Het klopt dat de koolmijnen zijn verdwenen, wat jammer is. Er zijn echter andere belangrijke bedrijven in de plaats gekomen. Die hebben er alle belang bij dat deze lijn opnieuw wordt geactiveerd. Uit de studie blijkt ook dat men het dossier koppelt aan het volledig heropenen van de IJzeren Rijn. Dit zou echter geen absolute noodzaak zijn om de lijn nieuwe kansen te geven.

In de studie heeft men het over een 'een strategische betekenis voor Limburg'. Dit heeft alles te maken met het gebied, de mogelijke verbindingen, het transport dat er gebruik van kan maken en de ontsluiting naar het buitenland. De Euregio is hierin niet onbelangrijk. De mogelijkheden die het spoor biedt, zouden ook een repercussie hebben op het verzadigde wegverkeer.

Toen ik destijds als meisje op het perron van Haselt stond, keek ik met veel genoegen uit naar het moment waarop de conducteur riep: 'Houthalen-Beringen-Leopoldsburg-Mol'. Toen vormde die lijn de enige verbinding met Antwerpen. Ze is dat tot nu toe gebleven. Er werd vaak gezegd dat men ze zou verbeteren, moderniseren, elektrificeren, enzovoort. Daar is niets van in huis gekomen. Ik wil niet zover gaan te zeggen dat men kortzichtig is geweest, wel kan men spreken van een gebrek aan vooruitziendheid van directies en exploitanten van de lijn.

Na verloop van tijd blijkt echter dat onze wegen verzadigd zijn. We bouwen geen magazijnen meer. De magazijnen rijden dagelijks kilometers over de weg, terwijl het gebied en de bedding van weleer er verlaten bijliggen. Gelukkig komt daar misschien verandering in. Als ik echter lees wat de baten zijn, vraag ik me af waar de vervoersmaatschappijen

nog op wachten. Er kan immers een enorme afstandswinst worden gerealiseerd. Ook voor het milieu is het spoorwegverkeer interessanter dan het gewone wegverkeer. Door het gewone wegverkeer te verminderen, kunnen ook tal van ongevallen worden voorkomen.

Een pittig detail is misschien dat lijn 18 zich precies bevindt in het gebied waar de noord-zuidverbinding is gepland. Men kan toch niet van een ruimtelijk structuurplan spreken als dezelfde ruimte tweemaal moet worden ingenomen. Men kan lijn 18 niet opnieuw aanleggen als daar al een andere verbinding is gepland. Deze discussie zal zeker moeten worden gevoerd bij de bespreking van een eventuele heractivering. Wat denkt de minister hierover? Hoe kan dit eventueel worden gecombineerd met de mogelijke verdere aanleg van de A24?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik treed mevrouw Janssens volledig bij in haar uiteenzetting. Een mogelijke heraanleg van lijn 18 kan misschien rendabel zijn, deze lijn zal een van de belangrijkste verkeersaders worden van Limburg als de IJzeren Rijn er ook effectief komt. Dit zou ook interessant zijn voor het centrum waar de grote bedrijven zijn gevestigd. Ik heb daar echter mijn twijfels over. Onlangs is immers een stuk van deze lijn opgebroken en is er een fietspad aangelegd. Heeft men lijn 18 al opgegeven of zal ze in de toekomst opnieuw worden geactiveerd?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, eerst en vooral wil ik duidelijk maken dat deze haalbaarheidsstudie in opdracht van de GOM Limburg werd begeleid door het Vlaams Gewest. In deze studie is men tot het besluit gekomen dat het opnieuw aanleggen van spoorlijn 18 vanuit maatschappelijk oogpunt verantwoord is.

Het project kent een gunstige, zij het bescheiden kosten-batenanalyseverhouding. Het is geen rendabele aangelegenheid. Rendabel in deze sector is immers een zeer relatief begrip. Ik vrees echter dat we deze lijn niet los kunnen zien van de IJzeren Rijn. In dat geval zou de kosten-batenanalyse negatief zijn. Bovendien wil ik er nogmaals op wijzen dat de spoorwegen een federale aangelegenheid zijn.

Stevaert

Het dossier over de heractivering van de IJzeren Rijn is van cruciaal belang voor heel Vlaanderen en in het bijzonder voor Limburg. Het knelpunt waarmee men momenteel wordt geconfronteerd in Nederland zou een prachtige compensatie kunnen krijgen op Belgisch-Limburgs grondgebied via de ontwikkeling van het Grensmaasproject. Dat is een van de mogelijkheden. We moeten alles op alles zetten om de kleine IJzeren Rijn zo snel mogelijk te heractiveren. Daar zou ik lijn 18 aan willen koppelen. Dat lijkt me zeer belangrijk omdat Limburg niet alleen een probleem heeft inzake de verbinding met de omliggende regio's zoals Antwerpen, Brussel, enzovoort, maar ook inzake de interne verbindingen in Limburg zelf. De regio's in Limburg zijn niet goed verbonden met het hoofdstedelijk gebied.

Daaruit is ook het probleem van de noord-zuidverbinding, de vroegere A24, naar voren gekomen. Daarover bestaat geen conflict. Het tracé van de N74, de vroegere A24, ligt niet op de eigenlijke spoorbedding. Wat de configuratie van de omleiding van Houthalen betreft, zijn er nog een aantal knelpunten op te lossen. Deze knelpunten vormen in wezen geen onoverkomelijk probleem, maar vragen wel een bespreking met de NMBS. Het is dus niet juist te stellen dat er een fysiek probleem is op het terrein. Er moeten waarschijnlijk wel inhoudelijke afwegingen worden gemaakt, maar dat is een ander verhaal. Dat staat trouwens ook letterlijk in de studie: 'Behoudens een recente of toekomstige wijziging van de gewestplannen is er geen planologische belemmering om de spoorlijn opnieuw aan te leggen. Uit de gewestplannen blijkt tevens dat het tracé voor de noord-zuidverbinding nergens pal op het tracé van de spoorlijn ligt.'

Kort samengevat mag lijn 18 niet geïsoleerd worden bekeken, maar wel in relatie met de IJzeren Rijn. Dit is de strategie die we moeten volgen in onze besprekingen met de NMBS. De N74 is niet storend. Men zal immers elk element aangrijpen om dit dossier uit te stellen.

De voorzitter : Mevrouw Janssens heeft het woord.

Mevrouw Simonne Janssens-Vanoppen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in Nederland is beslist om definitief te breken met het verlengde van de A24 vanaf de grens. Dit biedt Limburg misschien de kans om opnieuw te bekijken hoe de noord-zuidverbinding het beste kan worden aangelegd. Hoewel de IJzeren Rijn nog niet volledig in

exploitatie is, lijkt het me ook de moeite waard het personenvervoer in overweging te nemen.

U zegt dat er geen planologische belemmeringen zijn inzake de bedding. Ik moet dit tegenspreken. Ik woon vlakbij het station van Houthalen. Doordat het goederen- en rangeerstation niet meer wordt gebruikt, is er veel ruimte vrijgekomen. Er werd altijd beweerd dat daar de aansluiting voor de A24 zou komen. Bovendien is vlakbij een sociale woonwijk aangelegd. Op een aantal plaatsen bestaan dus wel degelijk conflicten. Ik wil de minister dan ook vragen om met al zijn bemiddelingstalent voldoende waakzaamheid aan de dag te leggen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik deel de bekommernis van mevrouw Janssens, maar ik herhaal : inzake de configuratie van de omleiding van Houthalen moeten er nog een aantal knelpunten worden opgelost. Die knelpunten vormen in wezen geen onoverkomelijk probleem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het station aan het strand in Zeebrugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Declercq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het station aan het strand in Zeebrugge.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we zijn verheugd over de aanleg van een strandstation te Zeebrugge waardoor de toerist tot vlak bij de dijk en het strand kan worden gebracht. Dit is voor het toerisme van de Brugse badplaats heel belangrijk. Ook spoortechnisch is dit een evolutie die we toejuichen, omdat het intern havenverkeer alle steun verdient en zo optimaal mogelijk moet verlopen. De lijn die naar het huidige station loopt, snijdt het vormingsstation doormidden en vormt een hinder-

Declercq

nis voor het vlotte verloop van het goederenverkeer.

Ondanks de positieve geluiden blijft Zeebrugge een dorp binnen de haven. Een onlangs goedgekeurd BPA heeft de bedoeling om de leefbaarheid van het dorp te beschermen. Dit houdt in dat er ook investeringen moeten gebeuren. De leefbaarheid van een woongemeenschap wordt bepaald door de mobiliteit van de bewoners. De mobiliteit wordt aangetast door het verdwijnen van het station. Bovendien gaan er nog 500 à 600 studenten naar school. Een deel van hun dagelijkse verplaatsing gebeurt per trein. De korte afstand tussen het oude station en het strandstation is voor de zwakke weggebruiker een onoverbrugbaar stuk gevaarlijk havengebied, en wordt doorkruist door de N34. Bovendien zijn er geen fietsfaciliteiten, noch op het traject, noch aan het station.

We vragen dan dat gedurende de 9 maanden dat het station hoofdzakelijk voor lokale verplaatsingen wordt gebruikt, een goed uitgebouwde verbinding tussen het dorp en de strandwijk met bus en/of tram zou worden uitgewerkt. Dit kan gebeuren in samenwerking met de NMBS en de stad Brugge die reeds een aantal beloften heeft gedaan. We vragen ook extra aandacht voor de veiligheid van de dorpsbewoners en een goede fietsverbinding.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, door de uitbreiding van de Zeebrugge haven moest een aantal jaren geleden de spoorlijn Brugge-Knokke worden omgelegd. Hierdoor werd Zeebrugge het eindpunt van een kleine zijlijn in plaats van een station op een hoofdlijn. Principieel ben ik er niet tegen gekant dat een herlokalisatie van het station wordt overwogen, rekening houdend met dit nieuwe gegeven en met andere ontwikkelingen zoals een betere bediening van de ferryhaven en het strand met het openbaar vervoer.

Dit mag echter niet gebeuren ten koste van de huidige treinreizigers. Elk nieuw voorstel moet dan ook zorgvuldig worden bestudeerd en overwogen in een voldoende ruim kader, zowel op verkeerskundig als op ruimtelijk vlak. In dat opzicht ben ik dan ook niet te spreken over de aanpak van de NMBS. Noch mijn kabinet, noch mijn administratie waren op de hoogte van de formele plannen van de NMBS. De Lijn is er formeel niet bij betrokken,

maar werd onlangs wel gecontacteerd om eventueel een vervangende busdienst te organiseren.

De NMBS zou verschillende alternatieven moeten onderzoeken, rekening houdend met de verschillende functies die in het gebied aanwezig zijn en met de huidige en potentiële reizigers. Dat is bij mijn weten niet gebeurd. Ik ben er althans niet van op de hoogte. Blijkbaar denken ook anderen in dezelfde richting. Ik heb immers vernomen dat in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan Brugge, verschillende alternatieven worden onderzocht voor de ontsluiting per openbaar vervoer van Zeebrugge. Een nieuw station is er een van. In die zin zal ik dan ook een standpunt formuleren ten aanzien van de NMBS.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik hoop dat er daadwerkelijk een oplossing wordt gevonden.

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 en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de modernisering van het Albertkanaal

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 en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de modernisering van het Albertkanaal.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de startnota over de verbreding van het Albertkanaal in het vak Oelegem-Antwerpen werd al meer dan een jaar geleden bij u ingediend. Blijkbaar komt er geen schot in de zaak. Nochtans deelde uw voorganger, voormalig minister Baldewijns, mij op 23 maart 1998 mee dat het

Malcorps

de bedoeling was zo snel mogelijk een gewestplanwijziging in te dienen.

Als antwoord op een schriftelijke vraag deelde u mij mee dat : ‘De nieuwe verbredingswerken steeds meer als dringend beschouwd worden, gezien de modal shift naar de waterwegen is ingezet : in vijf jaar tijd werd op het waterwegennet van de Dienst voor de Scheepvaart een verhoging van 31,5 procent in tonkilometer genoteerd. De realisatie van de modal shift blijft een topprioriteit van mijn beleid.’

Ik neem aan dat dit nog steeds zo is, maar toch blijft een concreet voorstel van gewestplanwijziging nog steeds uit.

De besluitvorming over de verbreding van het Albertkanaal is echter logischerwijze verbonden met de besluitvorming over de tweede spoorontsluiting. Het gaat immers over twee vervoersmodi die een belangrijk alternatief kunnen vormen voor het aanzwellend vrachtverkeer op de weg. Het zou ook een oplossing kunnen bieden op het terrein zelf omdat de tracés letterlijk in elkaars vaarwater kunnen komen. Het zou daarom strategisch, maar ook praktisch wenselijk zijn dat deze dossiers worden gebundeld.

De binnenvaart is een stuk milieuvriendelijker dan vervoer via het spoor. Volgens Promotie Binnenvaart Vlaanderen kan één binnenschip van 1200 ton evenveel lading vervoeren als 40 treinwagons en 60 vrachtwagens. Ook in Nederland werd de vergelijking tussen de binnenvaart en het spoor gemaakt, en ook daar kwam men tot dezelfde conclusie. Volgens het principe van duurzaam mobiliteitsbeleid komt de binnenvaart dus nog net voor het goederentransport per spoor. Alvorens definitief het tracé te bepalen voor een tweede spoorontsluiting, moet er logischerwijze duidelijkheid zijn over de ontsluiting via het water.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in het dossier van de verbreding van het Albertkanaal ? Waarom sleept het dossier zo lang aan ? Is er nog steeds eensgezindheid over de prioriteit van dit project ? Is de minister het ermee eens de afhandeling van beide dossiers te bundelen, zodat in principe via één geïntegreerd voorstel van gewestplanwijziging duidelijkheid kan worden geschapen voor de gemeenten en bewoners van het betrokken gebied ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook mijn fractie is een groot voorstander van de binnenscheepvaart als transportmiddel. Indertijd namen we het initiatief om de vaartrechten te verminderen, we hebben er in het Havenbedrijf voor gezorgd dat de binnenscheepvaarttarieven echt daalden, en we zijn voorstander van elke vorm van infrastructuur die de binnenscheepvaart bevordert.

In dit dossier moeten echter keuzes worden gemaakt. Wij Antwerpenaren zouden graag al onze dromen werkelijkheid zien worden : een kleine ring, een grote ring, een tweede spoorontsluiting, een tweede spoorwegtunnel onder de Schelde, een verbreding van het Albertkanaal, en ook een bredere Royerssluis.

De heer Malcorps heeft terecht gevraagd hoe het zit met de prioriteiten. In Antwerpen wordt de Royerssluis als meer dringend beschouwd voor de binnenscheepvaart dan de verbreding van het Albertkanaal. Daarvoor zijn twee redenen. In de eerste plaats zijn we realistisch : we beseffen dat deze regering niet over onuitputtelijke financiële middelen beschikt. Ten tweede is het dossier-Royerssluis interessanter voor de binnenscheepvaart omdat dit project meer schepen zou kunnen bedienen en meer lijnen zou kunnen verzekeren. Het gaat daarbij vooral om de scheepvaart van en naar Brussel en Nederland. In Antwerpen zou men liever eerst de verbreding van de Royerssluis realiseren dan die van het Albertkanaal, maar als beide samen kunnen, mijnheer de minister, dan zijn we u daar heel dankbaar voor.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de verbredingswerken in het vak Oelegem-Antwerpen vormen een bijzonder ingewikkeld dossier waarbij een multidisciplinaire aanpak is vereist. Het project moet worden bekeken als onderdeel van de algemene mobiliteitsproblematiek in en om Antwerpen. Voor deze multidisciplinaire aanpak werden ondertussen heel wat initiatieven genomen door de administratie Waterwegen en Zeewezen. De werken zijn reeds in uitvoering. Vooruitlopend op een beslissing over dit dossier heb ik in 1999, gesteund door de Vlaamse regering, een aanbesteding uitgeschreven voor de dringende aanpassing van de oevers in het vak Oelegem-Wijnegem. De werken vormen een onderdeel van een totaalplan. Voor dit kanaalvak is geen aanpassing van het gewestplan nodig.

Stevaert

Aangezien nog geen duidelijkheid bestaat over het gehele project, werd voor het vak Wijnegem-Antwerpen nog geen gewestplanwijziging opgesteld. Wel heeft de afdeling Ruimtelijke Planning van de Arohm voor de onderbouw van het dossier een studievoorstel gemaakt met als titel 'Verkennde ruimtelijke studie in het kader van de geplande verbredingswerken Albertkanaal, vak Oelegem-Antwerpen'. De studie zou zich toespitsen op de ruimtelijke aspecten die in een gewestplanwijziging of bij de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen worden geïntegreerd.

Doordat in het regeerakkoord werd opgenomen dat de wegen moeten worden ontlast van goederenvervoer door de aanmoediging van het vervoer via water en spoor, zijn de initiatieven terzake prioritair. In het regeerakkoord wordt echter niets vermeld over de prioriteiten tussen de alternatieven. Beide projecten werden reeds opgenomen in het RSV. Het is niet correct om te beweren dat ze dermate met elkaar zijn verbonden dat een gezamenlijke beslissing nodig is. De aanleg van een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen is gezien de huidige en te verwachten capaciteitsproblemen van hoe dan ook noodzakelijk. Bij het uittekenen van de diverse alternatieven voor de tweede spoorontsluiting heeft NMBS-TUC-rail reeds overlegd met de AWZ. Er wordt steeds rekening gehouden met de kanaalverbreding waarin voorzien is, zodat er op technisch vlak geen reden is om beide projecten tegelijkertijd uit te voeren.

Een gewestplanwijziging voor de tweede spoorontsluiting moet dus niet noodzakelijk worden gekoppeld aan die voor de verbreding van het Albertkanaal. De voorbereiding van het dossier van de tweede spoorontsluiting zit reeds in een verder stadium dan dat van het Albertkanaal. Er werd reeds zeer veel studiewerk verricht over de milieutechnische, ruimtelijke en veiligheidsaspecten, wat voor de geplande verbreding van het Albertkanaal nog niet het geval is. Gezien beide tracés niet in elkaars vaarwater komen en doordat bij de ontwerpen met de technische vereisten voor beide rekening werd gehouden, is er geen dringende reden om de dos-

siers gelijktijdig af te handelen. Ik ben ervan overtuigd dat sneller kan worden gewerkt als ze apart worden behandeld. Indien de timing het toelaat, kan uiteraard worden overwogen om beide dossiers in dezelfde gewestplanwijziging op te nemen. Dit mag echter niet leiden tot het uitstellen van een project dat reeds principieel werd goedgekeurd en waarvan het gewestplandossier voorligt. Ik ben er absoluut niet van overtuigd dat een koppeling de zaken zou versnellen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, het is zeker niet de bedoeling om een van de dossiers te vertragen, maar wel om het dossier over het Albertkanaal te versnellen. Het vormt immers een belangrijk element van de modal shift. Ik weet dat het een moeilijk dossier is waaraan heel wat aspecten zijn verbonden, zoals de bodemsanering. We moeten de knoop proberen ontwarren. Uiteraard moet dit samen gebeuren met de verbreding van de Royerssluis. Beide mogen niet tegen elkaar worden afgewogen, maar als we willen dat de binnenvaart een groot deel van het transport per spoor op structurele wijze kan overnemen, dan moeten we keuzes maken.

Inzake de verkeersafwikkeling, die me heel wat zorgen baart, staat veel in het dossier van TUC-rail over de tweede spoorontsluiting, ook rekening houdend met een eventuele verbreding van het Albertkanaal, het wegvallen van een tweede toeweg langs het Albertkanaal, enzovoort. De verkeersafwikkeling moet worden georganiseerd aan de hand van beide dossiers samen. Het zou ideaal zijn om één concreet voorstel te formuleren, maar als het dossier over het Albertkanaal nog niet ver genoeg is gevorderd, dan is dat onmogelijk. Ik hoop dat beide dossiers zo snel mogelijk worden afgerond.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.43 uur.*
