

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



Zitting 2000-2001

8 november 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdieping van de Westerschelde

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 de haven van Zeebrugge

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de planning inzake onderhoudsbaggerwerken

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om de verkeerscongestie in de Vlaamse rand door middel van een betere doorstroming van het openbaar vervoer tegen te gaan

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde De Lobel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over plannen tot heraanleg en herbestemming van de Carnotstraat in Antwerpen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Woensdag 8 november 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.31 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdieping van de Westerschelde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdieping van de Westerschelde.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Vlaams Gewest en Nederland hebben op 17 januari 1995 een verdrag ondertekend om de toegankelijkheid van de Antwerpse haven te verbeteren. In het begin van dit jaar is een auditrapport verschenen inzake de uitdieping van de Westerschelde. In dit rapport, opgesteld door het Belgisch Rekenhof en de Nederlandse Algemene Rekenkamer, staat in hoeverre de voorbereiding en de uitvoering van het hogervermelde verdrag op een rechtmatige en doelmatige manier moeten geschieden. Dit rapport is zowel in de Nederlandse Tweede Kamer als in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement besproken.

Mijnheer de minister, de problemen die beide Rekenhoven aanhalen zijn u wellicht bekend. Het verdrag biedt onvoldoende waarborgen inzake de goede kostenbeheersing. Hierdoor loopt vooral het Vlaams Gewest een groot financieel risico. Een betere kosten-batenanalyse zou dit moeten verhelpen. Men heeft tevens een auditrapport naar de

Europese Commissie verzonden. Naar verluidt is hierop nog steeds geen reactie gekomen. Bovendien zou op 21 september 2000 een onafhankelijke Nederlandse commissie een advies hebben uitgebracht over de problematiek van de vissers. Aan- toonbare schade voor de vissers zou volgens het verdrag ten laste van Vlaanderen vallen. Ik wil er u tevens aan herinneren dat u, wat de informatie over de stand van zaken betreft, het parlement hebt beloofd om de rapporteringsfrequentie naar eens in de drie maanden te willen brengen.

Vooraf in Nederland vormen de natuurcompensaties een heikel punt. Men weet voorlopig nog niet welke natuurschade een verdere uitdieping zal aanrichten. Vooral de buitendijkse natuurcompensatieprojecten, de zogenaamde A-projecten, leveren bestuurlijke en technische problemen op. Hierdoor zou een toekomstige uitdieping van de Westerschelde in Nederland niet enkel bij een aantal fanatieke milieubewegingen op heel wat weerstand stuiten. Er moet hoe dan ook een MER worden opgesteld. De uitdieping is noodzakelijk voor de uitbreiding van de haven. Het Deurganckdok en het Saeftinghedok kunnen zonder deze uitdieping immers niet optimaal functioneren.

Mijnheer de minister, ik zou in dit verband enkele concrete vragen willen stellen. Heeft men de Europese Commissie een auditrapport gezonden ? Heeft de Europese Commissie hierop al geantwoord en, zo ja, wat is dit antwoord ? Hebt u weet van een advies dat op 2 september 2000 door een onafhankelijke Nederlandse commissie werd uitgebracht over de problematiek van de vissers ? Wat is de inhoud van dit advies ? Heeft dit advies financiële gevolgen voor het Vlaams Gewest ? Wanneer hebt u in het nabije verleden aan het Vlaams Parlement gerapporteerd ? Wanneer bent u van plan om dit in de toekomst te doen ? Hoe vorderen de werkzaamheden van de ambtelijke werkgroep die samen met de Nederlandse administratie een langetermijnvisie uitstippelt ?

De Cock

Mijn laatste vraag betreft het Deurganckdok. Na de afronding van de huidige baggerwerken zal men daar getijdenonafhankelijk kunnen varen met schepen met een diepgang van 12 meter. Is dit diep genoeg voor een optimaal gebruik van dit dok ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik sluit me graag aan bij de vragen die de heer De Cock hier en in plenaire zitting heeft gesteld naar aanleiding van een studie van de heer Dierickx. Gezien de voorgeschiedenis van de persoon in kwestie en gezien de vragen die ondertussen bij deze studie worden gesteld, wil ik deze studie echter niet als referentiepunt nemen. Toch wijst ze in de richting van een aantal actuele problemen.

Verskillende Europese landen hebben te kampen met zware stormschade, overstromingen en wateroverlast. Regeringsleiders als Blair en Prescott spreken openlijk over de oorzaken van deze problemen. Zelfs de Britse kroonprins Charles heeft al verklaard dat de mensen het milieu hebben mishandeld. Hij verwijst hierbij ook naar verschijnselen als het broeikaseffect. De vraag is wat dit betekent voor het Vlaams beleid. Vlaanderen heeft de voorbije jaren immers heel wat overstromingsproblemen gekend. We mogen er in de toekomst trouwens nog verwachten.

De verdieping van de Westerschelde staat hier niet los van. Vier of vijf jaar geleden, toen dit dossier in het Vlaams Parlement aan de orde was, heeft de toenmalige minister-president, de heer Van den Brande, mij zwaar terechtgewezen. Ik had het namelijk aangedurfd om te beweren dat deze verdieping meer aandacht verdiende. Op dit ogenblik hebben we echter geen keuze meer. We moeten de milieu-effecten in de discussie betrekken. De heer Dierickx heeft dit in zijn studie op zijn manier gedaan.

Deze problematiek komt ook aan bod in de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium die men momenteel ontwikkelt. Naast zaken als de economische problematiek, de morfologische problematiek en de toegankelijkheid komt ook de veiligheidsproblematiek aan bod. In een recent vrijgegeven tekst betreffende de kortetermijnvisie staat dat men op langere termijn rekening moet houden met een stijging van de zeespiegel. Deze stijging zou invloed hebben op de bovenstroomse en benedenstroomse waterhuishouding van de Schelde.

Sommige mensen beschouwen dit misschien als een voorzet om de dijken te verhogen en om stormvloedkeringen te bouwen. Dit is evenwel niet de conclusie van heel wat experts die mee de korte- en langetermijnvisie helpen bepalen. De experts pleiten veeleer voor een inschatten van de risico's. Hoewel we deze discussie misschien verder moeten voeren in het kader van de begrotingsbespreking, is het ook belangrijk om ze in deze context aan bod te laten komen.

Ik sluit af met een zeer concrete vraag. De langetermijnvisie op het Schelde-estuarium was beloofd tegen het einde van dit jaar. Zal die studie klaar zijn ? Mijns inziens zitten hier heel wat mensen alleszins op te wachten. Is het mogelijk om, op basis van die studie, eens een ernstig debat in het Vlaams Parlement te voeren ? Ik ben namelijk van oordeel dat we deze democratische afweging publiek moeten maken.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de twee vorige sprekers hebben vooral gerefereerd aan de eerste fase van de verdiepingswerken. Het verdrag van 17 januari 1995 voorziet evenwel ook in een tweede fase.

De heer De Cock heeft op een bepaald moment gevraagd of de huidige verdiepingswerkzaamheden volstaan om schepen op de Linkeroever te ontvangen. Voor een aantal momenteel varende scheepstypes voldoen deze werkzaamheden zeker wel, maar er worden eveneens heel wat nieuwe scheepstypes in de vaart gebracht. Ik denk hierbij aan de containerschepen van 6000 TEU of ladings-eenheden. De Antwerpse haven zou die schepen graag ontvangen. Hiervoor volstaat de huidige verdieping evenwel niet.

We hebben de Nederlanders in 1995 gevraagd om die tweede fase te realiseren. Ik ga vanaf nu van elke gelegenheid gebruik maken om de minister te vragen hoever het staat met het schema voor de realisatie van die tweede fase. Mijn vraag is bijgevolg kort en duidelijk : hoever staat het hiermee ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, het gemeenschappelijk auditrapport van de Nederlandse Rekenkamer en het Belgisch Rekenhof onderzoekt de uitvoering van het Vlaams-Nederlands verdrag voor de verruiming van de Schelde. Er is geen aanleiding om de Europese Commissie hiervan op de hoogte te stellen. Het

Stevaert

verdrag is derhalve ook niet doorgestuurd naar de Europese Commissie.

Het is bekend dat een onafhankelijke Nederlandse commissie de problematiek van de visserij op de Westerschelde onderzoekt. Het advies van 2 september jongstleden van deze commissie is mijn administratie evenwel niet bekend. Ik heb vernomen dat de procedure in Nederland nog niet helemaal is voltooid. De aangestelde commissie heeft beide vissers die een klacht hebben ingediend nog om aanvullende informatie gevraagd. Een van beide heeft deze bijkomende informatie reeds verstrekt. De andere heeft hiervoor nog de tijd tot 1 december 2000. De eerstvolgende bijeenkomst van deze commissie is gepland op 8 december aanstaande. Ze zal tijdens die bijeenkomst wellicht haar advies aan de Nederlandse minister formuleren. De minister heeft na het ontvangen van dit advies nog twee maanden de tijd om een uitspraak te doen. Deze termijn geldt enkel indien de aanvullende informatie van de tweede visser tijdig beschikbaar is. Het advies van de commissie is niet openbaar, maar wordt als bijlage bij de beslissing van de Nederlandse minister gevoegd.

Betreffende de rapportering aan het Vlaams Parlement over de Scheldeverdieping wil ik verwijzen naar de commissiezitting over de gemeenschappelijke audit. Een eerste vooruitgangsrapportering over de uitvoering van de verdieping is beschikbaar en wordt eerstdaags aan alle leden van het Vlaams Parlement bezorgd. Er is toen in die commissie een driemaandelijke rapportering voorgesteld. Ik heb echter vernomen dat men in Nederland ten gevolge van het parlementaire debat een zesmaandelijke rapportering heeft afgesproken. In de technische Scheldec commissie is gevraagd om de Nederlandse en de Vlaamse rapporteringen op elkaar af te stemmen. Om praktische redenen lijkt het me bijgevolg aangewezen om aan het Vlaams Parlement ook om de zes maanden te rapporteren. Dit hangt uiteraard af van de instemming van deze commissie.

De werkzaamheden van de ambtelijke werkgroep die samen met de Nederlandse administratie een langetermijnvisie uitstippelt, verlopen volgens het vooropgestelde schema. De langetermijnvisie zal wellicht in 2001 worden afgerond en in de loop van januari 2001 aan de bevoegde ministers van beide landen worden voorgelegd. Dit zal de politieke besluitvorming op gang brengen.

Inzake de diepgang in het Deurganckdok moet worden opgemerkt dat de kosten-batenanalyse voor het dok gemaakt werd voor schepen die een maximale waterdiepte van 12 meter nodig hebben. De kaaimuren aan het Deurganckdok zullen worden gebouwd met een aanlegdiepte tot 14,5 meter TAW. Bij extreem laagwater op de Schelde van 1,00 TAW is er voor de Kaaimuur dan een waterdiepte van 13,5 meter beschikbaar. Met een kielspeling van 10 percent onder het schip kunnen er dus schepen aanleggen met een diepgang van 12,25 meter. Een optimaal getijdeonafhankelijk gebruik voor schepen met een diepgang tot 12 meter, zoals gedefinieerd in de kosten-batenanalyse met betrekking tot het dok, is dus mogelijk.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mijnheer de minister, ik onthoud uit uw antwoord dat aan alle parlementsleden zal worden gerapporteerd, en dat vind ik een heel goede zaak. Het maakt voor mij niet veel verschil of we om de drie of om de zes maanden aan het Vlaams Parlement rapporteren, maar ik vind het toch niet verkeerd om dat af te stemmen op de Nederlandse frequentie. Het belangrijkste is dat het parlement hierover gerapporteerd wordt.

De langetermijnvisie van het Schelde-estuarium wordt volgens u ambtelijk afgerond in januari 2001 in Nederland. Ik ben net als de heer Malcorps vragende partij om hierop een debat te laten volgen in het parlement.

De rest was een technische uitleg over die 12 en 14,5 meter waterpeil, dat zijn zaken die bekend zijn. We weten ook dat de Westerschelde tot die diepte moet worden uitgebaggerd. Het is wel heel belangrijk om te weten dat dat met Nederlands akkoord kan, want als het nog dieper dan 12 meter moet worden uitgebaggerd, moeten we daarover eerst met Nederland overleggen.

Minister Steve Stevaert : Ik ben het volledig eens met de opmerkingen van de heer De Cock, en ook om een en ander in het parlement te bespreken. Ik ben ook dankbaar voor de opmerking dat we alles met Nederland moeten bespreken en de zaken op elkaar moeten afstemmen, want als dat niet gebeurt, krijgen we telkens een tussenfase die leidt tot onoverzichtelijke discussies.

Over de studie waaraan de heer Malcorps refereert doe ik geen uitspraken, maar de bekommernis is er zeker. In mijn antwoord op de vraag van de heer De Cock in plenaire vergadering hebben we zelf ook aangedrongen op de V van veiligheid.

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 de haven van 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 de haven van Zeebrugge.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de minister, collega's, mijnheer de voorzitter, de haven van Zeebrugge is in de voorbije jaren al verschillende malen aan bod gekomen, en we zijn er ons ook van bewust dat dit een complex geheel is.

Voor de omwonenden en de regio is het echter steeds onduidelijker hoe de haven zal evolueren. Expansieberichten, concurrentieberichten en natuurbeschermingsmaatregelen zorgen voor de nodige verwarring. Er worden prachtige kleurrijke brochures van de MBZ verspreid waarin de ombouw van de achterhaven tot een milieubedreigende tijhaven voorgesteld wordt, en ook De Hondt pakt regelmatig uit met grootse kanaalplannen waaruit blijkt dat het milieu weinig gerespecteerd wordt. We lezen in de pers op 26 oktober dat Zeebrugge haar grootste containerklant verliest, wegens concurrentie met onder andere Rotterdam en Groot-Brittannië.

Ondertussen heeft de regering reeds honderden hectaren vogelrichtlijngebied in de Zeebrugse achterhaven geschraapt. Het compenseren van de verloren waardevolle polder in de achterhaven door het opnemen in vogelrichtlijngebied van nog niet beschermde delen van de polder op andere plaatsen, vormt op dit moment louter een planologische compensatie. Het totaal aantal hectaren vogelrichtlijngebied wordt weliswaar niet verminderd, maar de netto-oppervlakte aan waardevolle polders vermindert wel.

We erkennen het belang van de zeehaven, maar we stellen ons ernstige vragen over de verdere aanpak. Men zegt al jaren dat de ruimte in de voorhaven plug volzet zal zijn. We stellen echter vast dat Flan-

ders Container Terminals nog steeds voor meer dan de helft onderbezet blijft, terwijl infrastructuur in Antwerpen en Vlissingen de containercapaciteit zullen verdubbelen en de concurrentie tot in het zinloze zullen opdrijven.

Ik nodig de minister dan ook uit om eens naar Zeebrugge te komen. Onze grote bekommernis is echter waar en hoe de komende beslissingen voorbereid worden. In welke mate staat de regering achter de plannen van de MBZ ? Hoe ver staat het met het beloofde dokschip ? Hoe ver staat het met het onderzoek inzake het Noorderkanaal ? In welke mate zijn de plannen van de MBZ bespreekbaar, zoals het afbreken van de Visartsluis in de voorhaven, het dichtgooien van een paar dokken en het verbreden van het Boudewijnkanaal om van Zeebrugge een opentijhaven te maken ? Kan de minister ons verzekeren dat het doortrekken van A18 van Jabbeke naar Brugge op termijn geen enkele kans meer maakt en dat de werken aan de N31 in 2003 zullen opstarten ? Kan de minister ons verzekeren dat er absoluut niet meer geraakt zal worden aan een niet-opgespoten terrein van 174 hectare in de Zeebrugse achterhaven dat als vogelrichtlijngebied door de huidige regering werd behouden ? Zijn er reeds concrete plannen in verband met de ontsluiting van de Zeebrugse achterhaven naar de N49, en kan ook daar overwogen worden de bestaande weg te optimaliseren ? Zijn er afspraken met de federale regering in verband met het optimaliseren van het spoorweggebruik ?

Wat de haven van Zeebrugge betreft, hadden we ook graag eens duidelijke cijfers gekregen in verband met de havengebonden tewerkstelling. Kan in de toekomst het havenbeleid in haar totaliteit worden bekeken, zodat de havens op elkaar afgestemd kunnen worden en elkaar aanvullen in hun specialisatie, in plaats van de concurrentie in de hand te werken door overbodige infrastructuurwerken ? Hoe zal de waanzinnige concurrerende en onafhankelijke groeihonger van alle havensteden beperkt worden ? Het is toch totaal absurd dat we in ons klein landje alle havens renteloos laten uitbreiden, ten koste van het milieu, natuur, leefbaarheid van de dorpen enzovoort. Zou het niet beter zijn dat de regering afspraken kan maken met alle havenbesturen in de Vlaams-Nederlandse Noordzee-delta ?

De heer Jul Van Aperen : Ik zou zelf even een vraag stellen waarop de minister waarschijnlijk niet zal kunnen antwoorden omdat het veeleer een aan gelegenheid is van de stad Brugge.

Van Aperen

Ik heb deze week vernomen dat men aan het Wielingendok, waar momenteel de nieuwe trafiek van Stora uit Zweden aankomt, de parkeergelegenheid wil uitbreiden omdat er te weinig ruimte is. Nu blijkt echter dat men bepaalde plaatsen in het Wielingendok niet kan verharderen omdat er daar vogel-nesten liggen. Men kan niet uitbreiden voor er aan de gasterminal een natuurreservaat is, waar men opgespoten grond wil aanbrengen om die vogels naartoe te brengen.

Ik vraag me echter af waar we dan mee bezig zijn. Twee kilometer verder ligt namelijk het Zwin, en de vogeltjes aan het Wielingendok zullen toch ook wel zien dat er daar meer plaats is dan tussen de containers, en zullen dan wel verhuizen.

Minister Steve Stevaert : Ik kan daar wel op antwoorden, mijnheer de voorzitter. Ik stel voor dat er een project komt onder uw voorzitterschap om die vogels op te leiden. Via de nieuwe technologie of via een inburgeringscontract moet dat toch mogelijk zijn. (*Gelach*)

Mevrouw Declercq, de door u aangehaalde plannen worden bestudeerd in verschillende nog lopende studies of betreffen enkel denkkaders die binnen bepaalde diensten worden besproken.

In mijn opdracht is bij de administratie momenteel de voorbereiding voor de opmaak van een strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge gestart. De geciteerde plannen en studies zullen binnen dit strategisch plan gekaderd en afgewogen worden, in een globale visie op de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge. In principe zal het strategisch planproject begin 2001 van start kunnen gaan. Alle belanghebbenden en belangstellenden zullen op één of andere wijze worden betrokken in het proces.

De opmaak van dit strategisch plan moet uitvoering geven aan hoofdstuk 2, deel 4 van het Vlaams regeerakkoord.

De vier Vlaamse zeehavens hebben elk hun specificiteit, en de omgevingen van die zeehavens hebben uiteenlopende karakteristieken. De gebruikte methodologie voor de strategische planning in de zeehavengebieden moet worden afgestemd op de regionale situatie en haar eigenheid.

Op 19 mei 2000 besliste de Vlaamse regering over de samenstelling van de werkgroep strategische planning voor het hele Antwerpse havengebied op

linker- en rechteroever. Daarbij moet uitdrukkelijk worden gesteld dat dit voor de strategische planning in Zeebrugge niet absoluut analoog moet gebeuren. De voorbereiding die de administratie momenteel voert voor een strategisch plan voor de haven van Zeebrugge moet onder andere een advies bevatten over de samenstelling van de werkgroep, aangepast aan de regionale eigenheid.

Deze werkgroep voor de Linkeroever telt bij wijze van voorbeeld vertegenwoordigers van alle betrokken ministers, de milieubeweging, de betrokken gemeentebesturen en intercommunales, het havenbedrijf en de administraties die met openbare werken, ruimtelijke ordening, milieu, mobiliteit, economie en landbouw bezig zijn. De samenstelling is een duidelijke indicatie voor het multidisciplinair aspect van de strategische planning.

Naast het havendecreet en de Europese vogel- en habitatrictlijnwetgeving is ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een richtinggevend beleidskader voor dit strategisch plan. Het Vlaams Gewest moet voor de zeehavens – dus ook voor Zeebrugge – terreinen als zeehavengebied afbakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen op basis van de strategische planning.

Verder is het in dit verband relevant te verwijzen naar artikel 28 van het havendecreet over het zogenaamde subregionaal overleg. Ik citeer : ‘Op verzoek van het havenbedrijf en één van de steden of gemeenten, bedoeld in het tweede lid, kan de Vlaamse regering per havengebied een subregionaal overlegorgaan oprichten om de impact van de havenactiviteiten op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de woonkernen na te gaan en daaromtrent adviezen in te winnen.

Naast het Vlaams Gewest en het betrokken havenbedrijf hebben de steden en gemeenten op wier grondgebied het betrokken havengebied zich uitsprekt of wier grondgebied grenst aan dit havengebied steeds het recht om deel uit te maken van dit overlegorgaan. De adviezen van dit overlegorgaan worden overgemaakt aan de Vlaamse regering. De Vlaamse regering bepaalt de verdere samenstelling, de concrete adviesopdracht en de werking van dit gewestelijk subregionaal overlegorgaan.’

Het uitvoeringsbesluit dat de oprichting op verzoek van subregionale overlegorganen moet mogelijk maken werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 juli jongstleden. Het advies van de Raad van State werd gevraagd in de normale procedure binnen de maand. Zodra dit advies

Stevaert

beschikbaar is zal ik de nodige stappen zetten om het uitvoeringsbesluit op artikel 28 zo spoedig mogelijk voor te leggen aan de Vlaamse regering voor definitieve goedkeuring.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik hoop wel dat er in een termijn voorzien is, want de bevolking en wijzelf worden ongeduldig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de planning inzake onderhoudsbaggerwerken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de planning inzake onderhoudsbaggerwerken.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Vlaanderen zijn er ongeveer duizend kilometer bevaarbare waterwegen van verschillende grootte en klasse. Het merendeel van deze waterwegen maakt deel uit van het Europese Waterwegennetwerk, waardoor deze waterwegen, overeenkomstig de Europese maatregelen en afspraken, minstens van klasse vier moeten zijn.

Cijfers uit de knelpuntennota 2000 wijzen op een dringende baggerbehoefte van zo maar eventjes 3,5 miljoen kubieke meter voor onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en bevaarbare waterlopen. De onderhoudsbaggerwerken voor beide soorten waterlopen bedragen 6,5 miljoen kubieke meter. De kostprijs van het baggeren en de berging wordt geraamd op bijna 10 miljard frank. Het grootste probleem is echter dat het teveel aan slib momenteel zorgt voor nautische en hydraulische problemen in de bevaarbare waterwegen. Vermits men verwacht dat het transport over de waterwegen jaarlijks met ongeveer 2,5 percent zal stijgen,

moet het teveel aan slib dringend verwijderd worden.

Daarom stel ik de volgende logische vragen. Welke maatregelen zullen er worden genomen om de dringende baggerbehoeften en de onderhoudsbaggeringen te realiseren ? Op welke termijn zal dat gebeuren, wat zal dat kosten, is dat haalbaar ? Op welke wijze zal deze baggerspecie, die dikwijls sterk verontreinigd is en voor milieuhygiënische problemen zorgt, op een betaalbare manier verwerkt worden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik ga een zeer lang antwoord geven, en proberen om aan de hand van deze vraag de hele problematiek eens te schetsen.

Om het baggerprobleem op de bevaarbare waterwegen op een duurzame wijze te kunnen oplossen moet resoluut gekozen worden voor een preventief beleid. Daarbij moeten maatregelen worden uitgewerkt, enerzijds ter voorkoming van erosie van de oevers en de landbouwgronden waarbij dus ingespeeld wordt op de kwantiteit van de specie, en anderzijds maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit van onze rivieren en waterwegen waarbij ingespeeld wordt op de kwaliteit van de onderwaterbodems. Dit kan slechts op langere termijn gerealiseerd worden.

Ik vind dat we tot nu toe baggeren altijd veel te eng hebben bekeken : we zouden dat veel ruimer moeten beschouwen en heel de problematiek die er nu in Engeland is erbij betrekken.

Op dit ogenblik moet er echter op verschillende plaatsen zeer dringend gebaggerd worden, enerzijds om nautische redenen waarbij een minimum waterdiepte wordt gegarandeerd ten behoeve van de scheepvaart, en anderzijds om redenen van waterbeheersing waarbij het waterbergend vermogen van de waterweg moet worden verhoogd om overstromingsrisico's te verminderen. Hierbij moet men toch ook wel de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen, want baggerwerken zijn niet altijd het meest aangewezen middel om dat doel te bereiken.

Indien mogelijk zal, uiteraard in functie van de aard en de kwaliteit van de baggerspecie, steeds getracht worden zoveel mogelijk baggerspecie te hergebruiken, bijvoorbeeld voor het opzetten van waterkeringsdijken of het aanleggen van gecontroleerde overstromingsgebieden in het kader van het Sigmaplan tegen overstromingen in het Zeeschel-

Stevaert

debekken. De herbruikbare specie moet dan wel voldoen aan de voorwaarden voor het hergebruik van deze specie als niet-vormgegeven bouwstof. De vergunning hiervoor wordt afgeleverd door OVAM. Het is evident dat slechts een beperkt deel van de baggerspecie voor hergebruik in waterbouwkundige werken als dusdanig in aanmerking komt.

Indien het werkelijk slib betreft, wat meestal het geval is bij onderhoudsbaggerwerken, kan de specie meestal niet hergebruikt worden en dient ze in principe verwijderd en afgevoerd te worden naar een bergingsplaats die hetzij op het land gelegen is, hetzij in een overdiepte van de waterweg zelf. Het vinden van een dergelijke bergingslocatie is, gelet op de vigerende wetgevingen terzake, geen eenvoudige zaak. Reeds meerdere jaren wordt door de waterwegbeheerders koortsachtig gezocht naar mogelijke locaties waar dergelijke baggerspecie kan worden geborgen. Om economische en ecologische redenen wordt gezocht naar bergingslocaties die zo dicht mogelijk bij de te baggeren waterweg gelegen zijn. Voor deze bergingslocaties moeten eveneens de nodige bouwvergunningen en milieuvergunningen bekomen worden en moet de specie eventueel vooraf behandeld worden.

Door het ontbreken van deze bergingslocaties kon in verschillende bevaarbare waterwegen gedurende geruime tijd niet meer gebaggerd worden. Het gevolg hiervan was dat op verschillende plaatsen een beperking van diepgang voor de scheepvaart moest worden ingesteld. Vermits het hier meestal gaat over economisch belangrijke vaarassen, werd als noodmaatregel op verschillende plaatsen het systeem van agitatiebaggerwerk toegepast. Door middel van een ploeg die achter een sleepboot wordt voortgetrokken, wordt de specie omgewoeld en door de stroming meegevoerd. Door het regelmatig herhalen van deze agitatiebaggerwerken kan plaatselijk de nodige waterdiepte voor de scheepvaart gegarandeerd worden. Zo kon het probleem tijdelijk opgelost worden, in afwachting van een definitieve oplossing, namelijk het verwijderen van de baggerspecie en het deponeren ervan in speciaal daartoe ingerichte bergingslocaties, nadat de specie omwille van de mogelijke vervuiling al dan niet eerst werd behandeld.

Ondertussen kan worden vastgesteld dat de toestand in verband met mogelijke bergingslocaties gunstig evolueert. Zo konden in concreto onder meer reeds volgende initiatieven worden genomen of gerealiseerd. Voor het stroomgebied van de Bo-

venschelde werd voor het ter beschikking stellen van bergingslocaties een beroep gedaan op de privé-sector. Op 25 mei 1999 besliste de Vlaamse regering immers een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking uit te schrijven voor de berging en verwerking van de onderhoudsbaggerspecie van de Bovenschelde, in een eerste fase voor de jaren 2000, 2001 en 2002 en in een tweede fase na 2002.

Voor de eerste fase is de onderhandelingsprocedure ondertussen voltooid en zal het dossier binnenkort ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Hierdoor moet het mogelijk worden om in de periode van 2000 tot en met 2002 in totaal 550.000 kubieke meter baggerspecie uit de Bovenschelde te verwijderen. De totale kostprijs voor het verwerken en bergen van de specie kan worden geraamd op ongeveer 1 miljard frank, te spreiden over drie begrotingsjaren.

Voor het stroomgebied van de Leie werd kort geleden de Callemoeievijver in Nazareth aangekocht. Op deze locatie zal vanaf het jaar 2003 per jaar 150.000 kubieke meter specie kunnen worden geborgen. De Callemoeievijver kan in totaal ongeveer 1.500.000 kubieke meter bergen. Daarnaast wordt ook het stort te Sint-Joris-Beernem operationeel gemaakt, zodat vanaf 2001 jaarlijks ongeveer 100.000 kubieke meter kan worden geborgen. Met deze twee stortplaatsen kan de behoefte aan bergingscapaciteit van de Leie verzekerd worden voor de periode 2001 tot 2010.

De specie uit het zeekanaal Gent-Terneuzen en de dokken van de haven van Gent wordt momenteel geborgen op de stortplaats Callemansputte te Zelzate. Jaarlijks wordt uit dit zeekanaal ongeveer 350.000 kubieke meter specie gebaggerd. Vermits de capaciteit van deze stortplaats tegen 2002 volledig zal zijn opgebruikt, wordt het nodige gedaan om een uitbreiding van deze bergingsplaats te bekomen, zowel in hoogte als in oppervlakte.

Ook op andere plaatsen worden door de beheerders van de bevaarbare waterlopen de nodige initiatieven genomen voor het aanleggen van de mogelijke stortplaatsen en het bekomen van de nodige milieuvergunningen en technische bouwvergunningen. De specie die in deze bergingslocatie wordt gedeponeerd moet uiteraard voldoen aan milieu-technische normen die worden opgelegd door de milieuwetgeving. Indien deze specie hier niet aan voldoet, dient ze eerst te worden behandeld. Deze behandeling gebeurt uiteraard in functie van de vervuiling en verschilt dus van geval tot geval. Baggerspecie die ook na behandeling niet kan worden

Stevaert

gedeponeerd in de aangeduide bergings-site wordt afgevoerd naar speciale stortlocaties, waarvoor de vereiste vergunningen werden gegeven.

Een vermindering van de waterdiepte door de aanslibbing van de bevaarbare waterwegen is niet alleen economisch nefast, het overstromingsrisico neemt er ook door toe. Om dit zo spoedig mogelijk op te lossen heb ik besloten hiervoor de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen. Voor het realiseren van deze dringende baggerwerken werden de beschikbare kredieten dit jaar gevoelig verhoogd. Voor het begrotingsjaar 2000 is voor de baggerwerken op de binnenwateren, met uitzondering van de verdieping van de Westerschelde, voorzien in een kleine 600 miljoen frank. Voor het begrotingsjaar 2001 zal in eenzelfde bedrag worden voorzien voor deze baggerwerken.

Dan is er de slibverwijdering en -verwerking in de Antwerpse regio. Met het oog op de beheersing van de slibproblematiek in de Benedenzeeschelde en de Antwerpse havendokken stelde de administratie in de periode 1995-1996 een beleidsplan 'Sanering waterbodembenedenzeeschelde' op. Hierin werd enerzijds een situatiebeschrijving opgenomen van de stand van de slibafzetting in de Benedenzeeschelde en de Antwerpse havendokken. Anderzijds werden de nodige ingrepen en maatregelen aangegeven voor een sanering van de toestand op korte termijn, en voor de bestendiging van de gesaneerde toestand op langere termijn. Het beleidsplan werd voorgelegd aan de Vlaamse regering, die het op 19 december 1996 goedkeurde. Bij deze gelegenheid heeft de Vlaamse regering opdracht gegeven aan de bevoegde minister om een projectgroep op te richten die moest instaan voor de implementatie van de voorstellen die in het beleidsplan zijn opgenomen.

De projectgroep werd opgericht in februari 1997 en heeft sindsdien de nodige initiatieven genomen om de voorstellen van het beleidsplan te realiseren op het terrein. De gemiddelde verontreinigingsgraad van de slibspecie uit de Benedenzeeschelde en de Antwerpse havendokken is laag tot matig. De kwaliteit ervan voldoet grotendeels aan de voorwaarden van het Vlarea voor gebruik als bodem in de haven- en industriegebieden. Dan hebben we het over het bestemmingstype V.

Er wordt verwacht dat een verdere verbetering van de kwaliteit in het Scheldebekken zal leiden tot de beheersbaarheid van de specieproblematiek in de onderwaterbodems, zowel ruimtelijk, technisch als

budgettair. Derhalve kon voor de behandeling en verwerking van het slib dat van de bodem van de rivier- en kanaaldokken wordt verwijderd worden gekozen voor een procédé dat geen voorafgaande reiniging noodzaakt. Het voorgestelde procédé behelst een versnelde ontwatering van de gebaggerde specie in laguneringsvelden, gevolgd door een definitieve berging van de ontwaterde specie in de geschikte bergingszone. Ik verwijs in dit kader naar enkele elementen uit de beslissing van de Vlaamse regering van 19 mei 2000 over de evolutie van de leefbaarheid van de woonkernen in Doel in de gefaseerde ontwikkeling van het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied. Punt 5 gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken, inzake sliblagunering en buffering de nodige initiatieven te nemen met het oog op de verwerving van de laguneringsvelden in de Waaslandhaven, uitgezonderd de woonkern van Doel en met respect voor de tijdelijke beschikbaarheid van de landbouwgronden. Verder werd beslist dat de specie na lagunering prioritair moet worden aangewend voor de fysische bouw van volumebuffers die de harde grenzen van het havengebied op de Linkerscheldeoever vastleggen.

Om de toepassing van dit procédé mogelijk te maken zijn er ondertussen, in nauwe samenwerking tussen de administratie Waterwegen en Zee- en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, een aantal acties ondernomen, zowel voor de behandeling van de specie uit de Benedenzeeschelde als voor de verwerking van de specie uit de Antwerpse havendokken. Voor de behandeling van de specie uit de Benedenzeeschelde zijn er milieu-effectrapporten opgesteld, zowel met betrekking tot de aanleg van laguneringsvelden in de Waaslandhaven als met betrekking tot de realisatie van de definitieve bergingszones voor de ontwaterde specie. De procedures voor de aanvraag van de milieuvergunningen voor het ten uitvoer brengen van de verschillende stappen in de slibbehandeling en -verwerking worden binnenkort opgestart.

Voor de verwerking van de baggerspecie uit de Antwerpse havendokken dient het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen eveneens de nodige initiatieven te nemen. Het Havenbedrijf heeft recent een proefproject uitgeschreven om de technische mogelijkheden te onderzoeken van de mechanische slibontwatering. Hierbij zal een kostprijsvergelijking worden gemaakt tussen ontwatering en laguneringsvelden enerzijds en mechanische ontwatering anderzijds.

Ik kom tot mijn besluit. De initiatieven die zijn genomen voor de slibbeheersing in de Benedenzee-

Stevaert

schelde en de Antwerpse havendokken zijn reeds in die mate ten uitvoer gebracht dat binnen afzienbare tijd effectief zal kunnen worden begonnen met een systematische en continue verwijdering en verwerking van de aanwezige slibhoeveelheden.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Is het mogelijk de baggerbehoeften te realiseren die nodig zijn voor het waterwegentransport, zowel financieel als materieel, binnen een aanvaardbare termijn ?

Minister Steve Stevaert : Ja.

De heer Pieter Huybrechts : Normaliter vormt dit dus geen probleem ?

Minister Steve Stevaert : We kampten met een achterstand inzake baggerwerken. Dat is tijdelijk verholpen door middel van agitatiebaggerwerken, maar dit is niet de wenselijke techniek. Het probleem had te maken met geld en met capaciteiten. Het geldprobleem zijn we aan het oplossen. Met het capaciteitsprobleem blijven we geconfronteerd, hoewel er technologische ontwikkelingen zijn die op dit vlak wat soelaas bieden. De aankoop van de Callemoeievijver en dergelijke meer geeft ons echter mogelijkheden. Ook het opnieuw gebruiken van specie op bepaalde manieren geeft ons mogelijkheden. Dat moet het mogelijk maken dat de achterstand wordt ingehaald.

Het allerbelangrijkste is echter dat we toch eens moeten nagaan wat er in de omgeving gebeurt van onze waterwegen, hoe het slib ontstaat. Misschien kan ook op dat vlak invloed worden uitgeoefend, niet alleen wat de kwantiteit, maar ook wat de kwaliteit van de specie betreft. Als we immers specie krijgen die voldoet aan een bepaalde kwaliteitsnorm, dan vormt de bergingscapaciteit geen probleem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om de verkeerscongestie in de Vlaamse Rand door

middel van een betere doorstroming van het openbaar vervoer tegen te gaan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over maatregelen om de verkeerscongestie in de Vlaamse Rand door middel van een betere doorstroming van het openbaar vervoer tegen te gaan.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, elke dag wordt de Vlaamse Rand doorkruist door tienduizenden automobilisten uit het hele land die naar de hoofdstad afzakken. Zij pendelen heen en weer naar hun werk in de hoofdstad. Het gevolg hiervan is dat de toegangswegen naar de hoofdstad elk jaar steeds meer dichtslibben. Dit zorgt natuurlijk voor een aantal problemen, die vanzelfsprekend eveneens elk jaar toenemen. Op de eerste plaats zijn er natuurlijk de files op zich, of in het beste geval stapvoets verkeer. Het gevolg hiervan is kostbaar tijdverlies, toenemende stressreacties bij de automobilisten en dus zeker ook negatieve economische effecten, namelijk op hun productiviteit.

Er is ook de luchtverontreiniging. Ik vrees dat we dit de komende weken, naar aanleiding van de klimaatconferentie in Den Haag, nog wel meer zullen horen. Deze luchtverontreiniging heeft een effect op zowel het milieu als de gezondheid. De verkeersonleefbaarheid neemt toe, vooral voor mensen die wonen langs die invalswegen. In het verleden probeerde de politiek dit probleem te verhelpen door de capaciteit van de automobiliteit te vergroten. Er werden nieuwe toegangswegen aangelegd, bestaande wegen werden verbreed en verkeerssituaties werden aangepast om dat doorgaande autoverkeer vlotter te doen verlopen.

Vandaag blijkt helaas duidelijk dat deze benadering geen blijvend soelaas biedt. Integendeel, na verloop van tijd werden nieuwe wagens aangetrokken, zodat die nieuwe verbrede wegen snel gesatureerd werden qua capaciteit.

De gevolgen hiervan zijn zichtbaar. Er is het economisch kostenplaatje van het tijdverlies dat werknemers lijden omdat ze dagelijks in de file zitten. 's Zomers, als de temperaturen wat oplopen, moet er ozonalarm worden afgekondigd. Steeds meer kinderen krijgen ademhalingsproblemen en lopen met puffertjes rond. Kortom, het is hoog tijd dat we

Glorieux

onze benadering van het mobiliteitsprobleem en zeker van de verkeerscongestie rond Brussel gaan omgooien en andere beleidsprioriteiten gaan hanteren.

Mijnheer de minister, begin dit jaar gaf u daar een concreet voorbeeld van, door op de N9 te Asse een vrije busbaan in te huldigen. Deze baan heeft op een relatief korte afstand toch al een aanzienlijke tijdswinst opgeleverd. Ik stelde in mei van dit jaar de schriftelijke vraag of er nog andere gelijkaardige initiatieven, beleidsplannen en maatregelen bestaan om die automobiliteit naar de hoofdstad af te remmen en in plaats daarvan vlottere, meer efficiënte openbaarvervoersmodi in te voeren. U antwoordde dat de Lijn terzake inderdaad haalbaarheidsstudies uitvoert, en dat daarvan op vrij korte termijn een resultaat werd verwacht. Het ging dan meer specifiek over haalbaarheidsstudies naar het vlotter maken van die openbaarvervoersdoorstroming naar de hoofdstad op de belangrijkste toegangswegen naar Brussel, zoals de Ninoofsesteenweg, de Haachtsesteenweg, de Leuvensesteenweg, de Brusselsesteenweg enzovoort.

Ondertussen zijn we vijf maanden verder en dus veroorloof ik het me om, aansluitend op mijn schriftelijke vraag, concreet te vragen of die haalbaarheidsstudies van de Lijn ondertussen afgerond zijn. Zo ja, wat houden ze precies in? Welke maatregelen zullen er dan uit volgen? Zo nee, wanneer mogen we ze eventueel verwachten? Zonder in detail te treden zei u in uw antwoord dat de Lijn nog andere concrete plannen had ter verbetering van die doorstroming in de Vlaamse Rand. Over welke plannen gaat het? Hoe en wanneer zullen die worden gerealiseerd?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, ik zal beginnen met een stand van zaken met betrekking tot de projecten inzake doorstroming. Inzake de N21 Haacht-Brussel op Vlaams grondgebied is de haalbaarheidsstudie afgerond. Inzake de N21 Haacht-Brussel op Brussels grondgebied is de studie nog lopende. Inzake de N8 Ninove-Brussel werd het budget vastgelegd. Hetzelfde geldt de N9 Aalst-Brussel. Inzake de N2 Leuven-Kortenbergh-Brussel is de vastlegging van het budget gevraagd. Dat ligt nu bij Begroting. Hetzelfde geldt voor de N3 Leuven-Tervuren-Brussel en de N4 Waver-Overijse-Brussel.

Enkel de haalbaarheidsstudie van de doorstromingsmaatregelen op de N21 voor het gedeelte op Vlaams grondgebied is dus volledig afgerond. Voor elk kruispunt en weggedeelte bestaat een concreet voorstel voor de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Hiervoor moeten infrastructuurwerken gebeuren. Deze dossiers werden reeds besproken met de bevoegde afdeling van het Vlaams Gewest, namelijk de administratie Wegen en Verkeer, afdeling Wegen Vlaams-Brabant. Aan de administratie werd gevraagd na te gaan of deze projecten kunnen passen in het fysisch programma. Naast de concrete plannen op de reiswegen die in de haalbaarheidsstudies worden onderzocht, heeft De Lijn nog twee concrete plannen voor de realisatie van bijzondere overrijdbare beddingen in de Vlaamse Rand. Zo zou er op de N211 in Vilvoorde een busbaan komen tussen het kruispunt met de Teniersstraat en het kruispunt met de Tuchthuisstraat. Op de N1 in Vilvoorde overweegt men een busbaan te maken tussen het kruispunt met de Kluitingstraat en het kruispunt met de Woluwelaan. De data van realisatie zijn mee afhankelijk van de planning van de afdeling Wegen Vlaams-Brabant.

Bijkomend en meer algemeen kan worden verwezen naar de plannen voor de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet rond Brussel. Het aandeel van De Lijn daarin wordt beschreven onder de noemer 'Uitbouw van het voorstadsvervoer', zoals omschreven in de regeringsverklaring en mijn beleidsnota.

In samenspraak met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en de andere vervoermaatschappijen zullen de nodige initiatieven worden genomen om een belangrijke aanzet te geven tot de realisatie van het gewestelijk expresnetwerk rond Brussel (GEN), waarbij het stads- en streekvervoer in en rond Brussel aanzienlijk zullen worden versterkt en aantrekkelijker gemaakt, onder meer door een aanvullend aanbod, de verbetering van de doorstroming en de integratie van de tarieven. Het akkoord dat in de vorige Vlaamse regeringsperiode door de ministers Hasquin en Baldewijns werd afgesloten moet worden gehonoreerd.

Voor het GEN wordt de volgende planning vooropgesteld. De GEN-lijn R8 Ninove zou er komen in 2002, de GEN-lijn R9 Londerzeel in 2005, de GEN-lijn R10 Haacht in 2002, de GEN-lijn R11 Leuven in 2003, de GEN-lijn R12 Waver in 2004. De toevoerlijnen naar GEN-stations zijn gepland voor 2002-2008. De uitbouw van sneldiensten op alle hoofdassen naar Brussel zou er komen tussen

Stevaert

2002 en 2005. De uitbouw van de ringverbinding rond Brussel wordt gepland voor 2002-2004.

Inzake de in te zetten financiële middelen dient men met de volgende ramingen rekening te houden. Er is de infrastructuur ter waarde van 3.225 miljoen frank. Het rollend materieel komt neer op 1.465 miljoen frank. De exploitatiekosten bedragen 698 miljoen frank per jaar. Deze middelen zullen in deze zittingsperiode uit het convenantenbeleid worden geput.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Hilde De Lobel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over plannen tot heraanleg en herbestemming van de Carnotstraat in Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Lobel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over plannen tot heraanleg en herbestemming van de Carnotstraat in Antwerpen.

Mevrouw De Lobel heeft het woord.

Mevrouw Hilde De Lobel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat ik op dit niveau uitleg moet komen vragen over de heraanleg van een straat in Antwerpen mag misschien triviaal lijken voor niet-Antwerpenaren, maar ik kan u verzekeren dat dit probleem zeker niet triviaal wordt bevonden in Antwerpen. Het weegt er enorm zwaar. Zo ongeveer de hele stad staat er al heel lang op zijn achterste poten over.

Alles is een paar jaar geleden begonnen met een plan voor de herinrichting van de Leien, de Carnotstraat en het Astridplein, opgesteld door professor Smets op vraag van de stad. In dat plan was slechts nog plaats voor eenrichtingsverkeer in de Carnotstraat. Daarop is, zoals ik hier lees in een persartikel, 'een onnavolgbaar gekrakeel' ontstaan. Ik heb hier een aantal persberichten over een periode van twee jaar, waarbij vrijwel elke maand de rijrichting in deze straat werd veranderd en er werd overgeschakeld tussen tweerichtings- en een-

richtingsverkeer. Terzake werden buurtvergaderingen en hoorzittingen georganiseerd. Het punt stond meermaals op de agenda van zowel de gemeente- als de districtsraad. Er was een compromis om van de straat een eenrichtingsstraat te maken, maar dan staduitwaarts in plaats van stadinwaarts.

Samengevat kan men stellen dat geen enkele van de voorgelegde plannen met eenrichtingsverkeer, hetzij stadinwaarts, hetzij staduitwaarts, een bevredigende oplossing bood. Dat gebeurt niet zozeer omwille van een onmogelijkheid die straat te herinrichten. Dat is geen probleem, want die straat is daar meer dan breed genoeg voor. De Carnotstraat is echter een van de allerbelangrijkste invalssassen van Antwerpen. Als men daar één richting wegneemt, dan moet dat verkeer natuurlijk ergens heen. Geen enkele van de vele plannen kon daarvoor een oplossing bieden waarbij geen onaanvaardbare druk werd uitgeoefend op de achterliggende wijken, die woonwijken zijn. Bovendien is die straat niet alleen een zeer belangrijke verkeersas, maar ook een zeer belangrijke winkelas. Er was dus een zeer sterk verzet van de middenstanders in de straat, die vreesden door die verminderde bereikbaarheid een deel van hun klandizie te verliezen. Uiteindelijk is ook het tweede compromis tweemaal door de gemeenteraad verworpen.

Na deze duidelijke uitspraak voelden de betrokkenen zich tot september gerustgesteld. Deze rust werd echter zeer plots verstoord. In de krant stond namelijk te lezen dat de minister tegen de meerderheid van de gemeenteraadsleden in had besloten om van de Carnotstraat toch een eenrichtingsstraat te maken.

In de tekst van deze vraag staat dat dit feit van enkele weken geleden dateert. In feite gaat het echter om een uitspraak van 19 september jongstleden. Ik heb deze vraag even achtergehouden. Ik had namelijk verwacht dat de CVP en de VLD, de grote voortrekkers van het verzet tegen de eenrichtingsstraat, dit dossier in de onderhandelingen over een nieuw gemeentebestuur ter sprake zouden brengen. Aangezien ze dit niet hebben gedaan, moet ik het nu doen.

Er zijn ondertussen een aantal weken voorbijgegaan. Tijdens die weken hebben zich nieuwe feiten voorgedaan. De vier partijen die in Antwerpen rond de onderhandelingstafel zaten, hadden zich akkoord verklaard met het nieuwe mobiliteitsplan. Volgens dit plan werd de Carnotstraat geen eenrichtingsstraat. Weer een week later zijn de onderhandelingen uit elkaar gesprongen. Ik heb evenwel in persberichten gelezen dat de ruziemakende par-

De Lobel

tijen nog steeds volledig achter het onderhandelde mobiliteitsplan staan. Dit plan voorziet in tweerichtingsverkeer in de Carnotstraat.

De bestemming van de Carnotstraat is een vaudeville, maar het gaat hier natuurlijk wel om een gewestweg. Uiteindelijk zal de minister een beslissing moeten nemen. Wat zijn de uiteindelijke plannen voor de Carnotstraat? In hoeverre wil de minister rekening houden met de herhaalde stellingnames van de Antwerpse gemeenteraad? De meerderheid heeft zich tenslotte achter het laatste mobiliteitsplan geschaard. Welke tijdsplanning hanteert de minister?

Dit laatste punt is zeer belangrijk. Op de buurtvergaderingen en in de voorlichtingscommissies is herhaaldelijk gesteld dat er dringend een definitieve oplossing dient te komen. De hele problematiek is namelijk ontstaan door de werken aan de noord-zuidverbinding van de NMBS. De NMBS heeft zelf al verklaard dat ze volgende maand een bouwvergunning moet hebben. Indien ze niet over die vergunning kan beschikken, zullen de werken voor de ondergrondse verbinding onherstelbare vertraging oplopen. Ik zou de minister dan ook willen vragen of die werken volgens hem vertraging zullen oplopen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, om verkeerde interpretaties te vermijden, zal ik de vragen zeer traag beantwoorden. De stelling dat het eenrichtingsverkeer in de Carnotstraat is afgevoerd, klopt niet. Het college van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen heeft wel degelijk beslist om het eenrichtingsverkeer in de Carnotstraat in te voeren. Het college is hier later evenwel op teruggekomen. Tijdens een nabespreking in de gemeenteraad heeft men besloten dat beide oplossingen verder moeten worden onderzocht en vergeleken. Dit is tot op heden evenwel nog steeds niet gebeurd.

Het stadsbestuur heeft eigenlijk nog geen formeel standpunt ingenomen. Hoewel de NMBS op dit ogenblik nog ongehinderd kan voortwerken, wordt dit een dringende zaak. Om de vooruitgang van de door de NMBS uitgevoerde werken niet te hinderen, moet men tegen het begin van 2001 een definitieve beslissing nemen. De besprekingen tussen het Vlaams Gewest en het Antwerpse stadsbestuur moeten daarom spoedig worden hervat.

De Carnotstraat wordt door het Vlaams Gewest beheerd. Indien het stadsbestuur tegen 2001 de knoop niet kan doorhakken, is het Vlaams Gewest bevoegd om op eigen initiatief het eenrichtingsverkeer in te voeren. Het Vlaams Gewest is voorstander van het invoeren van het eenrichtingsverkeer. Dit standpunt vloeit voort uit de resultaten van de studieopdracht 'Hart van Antwerpen' die door het Vlaams Gewest, de stad Antwerpen en de vervoermaatschappij De Lijn is uitgevoerd. Volgens deze studie is het eenrichtingsverkeer noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling van het openbaar vervoer ter hoogte van de stationsomgeving mogelijk te maken. Tweerichtingsverkeer blijft dan echter wel mogelijk in het heraangelegde deel van de Turnhoutsebaan.

De as Carnotstraat-Turnhoutsebaan is geselecteerd als hoofdas voor het openbaar vervoer. Voor de personenwagens functioneert de Plantin Moreuslei als hoofdas. Indien men ter hoogte van de Carnotstraat en de Turnhoutsebaan keuzes moet maken, zal men prioriteit geven aan het openbaar vervoer. Indien de stad Antwerpen de voorkeur geeft aan tweerichtingsverkeer in de Carnotstraat, is het Vlaams Gewest bereid om dit te aanvaarden. De stad Antwerpen moet dan wel een herinrichtingsvoorstel voorleggen dat een goede verkeersafwikkeling voor het openbaar vervoer niet belemmert.

Men zal in elk geval keuzes moeten maken. Het is onmogelijk om die locatie tegelijkertijd een vrije trambaan, een vrije busbaan, tweerichtingsverkeer voor wagens, brede voetpaden en parkeerplaatsen te combineren.

De voorzitter : Mevrouw De Lobel heeft het woord.

Mevrouw Hilde De Lobel : Ik heb de indruk dat uw overzicht van de gebeurtenissen in Antwerpen op een bepaald punt stopt. Er zijn daarna echter nog dingen gebeurd. De gemeenteraad heeft de opdracht gegeven om nieuwe studies te maken over beide oplossingen. Die studies zijn ondertussen uitgevoerd. Een nieuw planbureau heeft, naast het tweerichtingsverkeer, nog drie andere oplossingen voorgesteld. Dit is op een uitgebreide commissie voorgesteld. Bijna alle gemeenteraadsleden waren hierbij aanwezig. Het gaat hier immers om een belangrijk dossier. Het eenrichtingsverkeer is op deze vergadering duidelijk afgewezen. De schepenen heeft toen de opdracht gekregen om een nieuw plan op te stellen dat enkel van tweerichtingsverkeer uitgaat.

De Lobel

Mijnheer de minister, u zegt dat u de beslissing van het Antwerpse stadsbestuur zal volgen. Ik kan u hier enkel dankbaar voor zijn. Ik hoop echter dat het hier gaat om een beslissing van de hele gemeenteraad en niet van een of twee kleine fracties. U vindt dat er een vrije bus- en trambaan moeten komen. Die zijn er momenteel echter al. Ik wil hier niet verder ingaan op de details van het dossier. We moeten hier niet bespreken hoeveel meter er vrij moeten blijven en hoeveel meter nog overblijven voor het aanleggen van voetpaden.

Mijn bekommernis betrof de uiteindelijke beslissing. Het gaat hier om een gewestweg. Ik vroeg me af in welke mate u bereid bent rekening te houden met de beslissing van de Antwerpse gemeenteraad. De Antwerpse gemeenteraad onderkent wel degelijk de technische problemen. Dat er geen eenvoudige oplossing is voor dit dossier is te wijten aan de bewoners van de omliggende wijken. Ik wil er toch even de nadruk op leggen dat er in de behandeling van dit dossier te weinig aandacht aan die mensen wordt geschonken. Alle momenteel voorliggende plannen plaatsen een enorme druk op de sluiptwegen die door die wijken lopen. Indien men hier iets aan wil doen, riskeert men in een situatie te belanden waarbij mensen hun huis met de wagen tot op 450 meter kunnen naderen en vervolgens een omweg van 4,5 kilometer moeten maken om hetzelfde huis alsnog te bereiken. Ik vraag me trouwens af in hoeverre dit het verkeer en het milieu zou helpen.

Minister Steve Stevaert : Ik wil hier nog kort even op ingaan. Ik wil een uitspraak van de Antwerpse gemeenteraad horen, niet van een commissie of van het schepencollege. De gemeenteraad is immers het hoogste orgaan. Daarvan wil ik een uitspraak hebben. Ik wil die uitspraak wel volgen als het een zinvolle uitspraak is, dat wil zeggen dat er rekening gehouden wordt met de aspecten die ik opgesomd heb, zoals veiligheid en doorstroming van het openbaar vervoer. Als we dan een meerderheid hebben in de gemeenteraad van Antwerpen, zijn we tevreden en kunnen we voortwerken.

De klok tikt echter wel verder, omdat de werken van de NMBS tijdig moeten kunnen plaatsvinden. Momenteel ondervinden ze nog geen hinder, maar als dit blijft aanslepen zullen ze daar wel hinder van krijgen, met alle nadelen van dien. Dezelfde werkwijze gebruiken we in heel Vlaanderen. Het kan natuurlijk niet dat een stad geen rekening houdt met de vernieuwde mobiliteitsvisie die door het Vlaams Parlement goedgekeurd is. Maar als ze

zich inpassen in die vernieuwde mobiliteitsvisie, en als ze dan suggesties doen die goedgekeurd worden, niet door commissies maar door heel de gemeenteraad, dan is dat voor ons goed.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.35 uur.*
