

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



Zitting 2000-2001

18 januari 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie 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 verkeersstudie van de koepelvereniging van de Antwerpse havenbedrijven AGHA

Met redenen omklede motie

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 het Kempisch Kanaal

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over het gebruik van de kusttram door de Waalse 65-plussers

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 18 januari 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.41 uur.*

Interpellatie 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 verkeersstudie van de koepelvereniging van de Antwerpse havenbedrijven AGHA

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie 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 verkeersstudie van de koepelvereniging van de Antwerpse havenbedrijven AGHA.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, onlangs heeft de koepelvereniging van de Antwerpse havenbedrijven AGHA gewaarschuwd voor een totale verkeerschaos als eind 2002 het Deurganckdok in bedrijf zou worden genomen. Ingrijpende maatregelen zijn nodig om de verwachte 1,5 miljoen containers vlot af en aan te voeren. We hebben het onlangs met de vertegenwoordigers van Febiac nog gehad over de maatregelen die men zou kunnen nemen om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen.

De binnenvaart zou ongeveer 30 percent, het spoor 15 percent en de vrachtwagens 55 percent van het vervoer voor hun rekening moeten nemen. De problemen situeren zich voornamelijk bij het spoor- en het wegvervoer. Nu reeds staat vast dat bij een maximale bezetting de Kennedyspoortunnel het transport niet zal aankunnen. Alleen een Liefkenshoekspoortunnel zou een oplossing kunnen bie-

den. Die is echter niet opgenomen in het investeringsplan van 2001-2010 van de NMBS.

Ook de spoorverdubbeling en een elektrificatie van lijn 10, die het havengebied op de Linkeroever verbindt met lijn 59 van Antwerpen-Gent, wordt niet verwacht voor 2003. Zonder dit dubbel spoor kan volgens de directeur van de NMBS district noord-oost, nooit 15 percent van de containers worden vervoerd. Dit betekent uiteraard dat er meer over de weg zal worden vervoerd.

Met de aanleg van een broodnodige tweede havenontsluiting wordt niet begonnen voor 2004. Voor het wegvervoer wordt de situatie helemaal onhoudbaar. Men verwacht meer dan een half miljoen extra vrachtwagens op de weg. We ondervinden nu reeds iedere dag dat de Kennedytunnel, zonder het bijkomend verkeer van het Deurganckdok, verzadigd is. Men moet alles in het werk stellen om het wegverkeer zoveel mogelijk naar de Liefkenshoektunnel te loodsen.

Mijnheer de minister, welke maatregelen zult u treffen om een totale verkeerschaos in Antwerpen en in de verre omgeving te voorkomen ? Ik denk hierbij aan een mogelijke Liefkenshoekspoortunnel, een tijdige spoorontdubbeling van lijn 10, het eventueel afschaffen van de tol voor de Liefkenshoektunnel, de verbinding van die tunnel met de E17, enzovoort.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, de vraag van de heer Huybrechts was bijzonder duidelijk. Ik wens daar nog enkele elementen aan toe te voegen. Deze regering heeft voor wat het mobiliteitsdossier betreft, de mond vol van PPS, het fameuze toverwoord. Deze PPS zou hier duidelijk van toepassing kunnen zijn.

Penris

Op de Linkeroever heeft de privé-sector reeds 36 miljard frank geïnvesteerd. Ze houdt zich ook strikt aan de voorwaarden van deze regering. De Hessenatie zal bijvoorbeeld haar terminals de klok rond openhouden om congestie te vermijden. Ook de andere terminal operators zullen dat doen. Vanuit die hoek heeft men dus reeds een aanzienlijke inspanning geleverd.

De maatschappij die de Liefkenshoektunnel uitbaat, is bereid een belangrijke investering te doen voor de aansluiting van haar tunnel met het openbare wegennet. Mijnheer de minister, de nota van AGHA, die u waarschijnlijk ook hebt ontvangen, is terzake zeer duidelijk.

Er zijn dus minstens twee voorbeelden van PPS, namelijk de inspanningen van de terminal operators en het voornemen van de uitbaters van de Liefkenshoektunnel. Conform met wat deze regering eerder heeft gezegd, zal ze hier graag bij aansluiten. Mijnheer de minister, in hoeverre bent u bereid concreet op de vraag van de uitbaters van de Liefkenshoektunnel in te gaan en alsnog een directe aansluiting van dat tunnelsysteem met de snelweg in de plannen in te schrijven ?

Ook de binnenvaart is vragende partij. De nota van AGHA gaat uit van de minimalistische optie en houdt enkel rekening met de containertrafiek die door de operatoren, zoals de Hessenatie en MSC, wordt verwacht. Ook P&O wordt echter in de toekomst actief op de Linkeroever. Ze zoekt een aansluiting met het Duitse hinterland. Ze zal die ook vinden. Het bedrijf wil een directe shuttle tot stand brengen met de binnenhaven van Duisburg. Deze terminal operator zal naar alternatieven zoeken. De heer Huybrechts heeft hier al de nodige vragen over het spoor gesteld. P&O zal zijn blik evenwel ook op de binnenvaart richten.

De AGHA-nota geeft aan dat de binnenvaart nog geen onmiddellijke problemen stelt. De Kreekraksluis, die het Scheldebekken rechtstreeks met het Rijnbekken verbindt, wordt momenteel voor 90 percent en binnenkort maximaal benut. Wanneer deze speler operationeel wordt, zal deze sluis overbelast raken.

Men is nu reeds vragende partij voor een derde sluis ter hoogte van de Kreekrak. Nederland toont in dit dossier niet veel enthousiasme. Volgens de Nederlandse overheid is dit een Belgisch probleem. Dit onderwerp zal zeker aan de orde komen tijdens de talrijke onderhandelingen die we met

Nederland inzake mobiliteit nog moeten voeren. Heeft de Vlaamse regering in verband met de binnenvaart en met de gevraagde bijkomende sluiscapaciteit ter hoogte van de Kreekrak reeds de nodige initiatieven genomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De evolutie in de ontwikkeling van het containerverkeer in de Waaslandhavens moet in het kader van Vlaams regeerakkoord als een positieve tendens worden bestempeld. Door een verhoogde ruimteproductiviteit in de goederenbehandeling op de containerterminals wordt, in vergelijking met de startnota van 1995, haast een verdubbeling van de behandelingscapaciteit van het Deurganckdok vooropgesteld. Deze verhoging van de capaciteit draagt bij tot een zuinig ruimtegebruik in het havengebied. De keerzijde van deze gunstige evolutie is het ontstaan van mobiliteitsproblemen die aanvankelijk slechts in 2010 of later werden verwacht.

Wat het wegverkeer betreft, kan men problemen verwachten van de aansluiting R2-A11-E34, via de E17 en de Kennedytunnel, tot de hele R1. Het grootste deel van deze wegvakken is nu reeds overbelast. De realisatie van de Oostwerveelverbinding moet deze problemen verhelpen. Door deze verbinding komt er capaciteit vrij in de Kennedytunnel. De aanzienlijke verbetering van de globale verkeersafwikkeling door de Oosterweeltunnel is groter dan de verbetering in de verbindingshoek E17.

Men stelt soms dat men de verbinding Liefkenshoek-E17 sneller kan afwerken. Dit is evenwel niet correct. Tegenover een kortere bouwperiode staat immers een langer planproces. Voor de verbinding van de Liefkenshoektunnel en de E17 is een bijkomende aanpassing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen nodig. Dit is voor de Oosterweelverbinding niet nodig. Omwille van deze redenen is de realisatie van de Oosterweelverbinding als een topprioriteit opgenomen in het onlangs door de Vlaamse regering goedgekeurde Masterplan Antwerpen.

Het probleem met het spoorverkeer is dat een groot deel van de treinen eerst naar het vormingsstation Antwerpen-Noord moet. Hier worden de treinen naargelang hun bestemming opnieuw samengesteld. Dit is een zware belasting voor de hele verbinding van Antwerpen-Linkeroever, via de Kennedyspoortunnel en de Ringlijn, tot Antwerpen-Noord. De sectie Berchem-Antwerpen-Noord is momenteel 's avonds op bepaalde tijdstippen

Stevaert

reeds overbelast. De problemen van het spoorverkeer zullen nog acuter worden wanneer het voorstadsverkeer na de opening van de Noord-Zuid-tunnel wordt uitgebouwd.

In verband met de binnenvaart worden niet onmiddellijk problemen verwacht. Om het binnenvaartverkeer op een vlotte wijze af te wikkelen, is het de bedoeling om een aantal infrastructuurvoorzieningen, bijvoorbeeld het Albertkanaal, te vernieuwen en aan te passen.

Een multimodale aanpak is vereist om de in- en afvoer van containertrafiekeken op korte termijn te blijven beheersen. Het is van het grootste belang voor de ontsluiting van de Waaslandhaven dat een integrale oplossing wordt gezocht die kadert in de oplossingen en in de mobiliteitsvisie die momenteel voor de hele Antwerpse regio en voor heel Vlaanderen worden opgesteld.

Men kan per vervoerswijze een aantal mogelijkheden aangeven. De binnenvaart kan een oplossing bieden voor bestemmingen in Noord- en in West-Europa die aan of kort bij waterwegen zijn gelegen. Voor andere bestemmingen vormt de extra overslag meestal echter een bijkomende kost. Het Vlaams Gewest heeft uiterst binnenvaartvriendelijke vaarrechten ingevoerd. Een navolging van deze maatregel in de Antwerpse haven zou uiteraard de positie en het aandeel van deze weinig milieubelastende modus kunnen versterken.

Het wegverkeer zal in grote mate de Liefkenshoek-tunnel moeten gebruiken. Dit zal ongetwijfeld bijkomende problemen op de Rechteroever scheppen. De werken die momenteel aan de gang zijn, zullen deze problemen gedeeltelijk verhelpen en voor een vlottere verkeersafwikkeling zorgen. De verkeersafwikkeling op de R1 zal verder worden verbeterd door verkeerstelematica. Niettemin dient verder aan alternatieven voor het wegverkeer te worden gewerkt.

Door middel van kleinere aanpassingen van de bestaande infrastructuur kan het spoorverkeer een beperkte groei aan. Alle goederenspooren komen echter samen op het baanvak Berchem-Antwerpen-Noord. Een tweede havenontsluiting zal ten vroegste in 2008 in dienst komen. Zelfs wanneer dit gebeurt, zal dit baanvak te zwaar belast blijven.

De Kennedytunnel vormt een knelpunt voor het spoorverkeer. Om dit knelpunt te vermijden, kan een beperkt aantal treinen eventueel via andere lij-

nen worden omgeleid. Deze lijnen beschikken echter over een beperkte capaciteit. Deze oplossing geldt bovendien enkel voor gesloten treinen, met andere woorden voor treinen die niet in een rangestation opnieuw moeten worden samengesteld.

Op middellange en op lange termijn is er nood aan zeer ingrijpende maatregelen. De verdere uitbouw van het multimodale overslag-, terminal- en vestigingsbeleid in functie van de waterwegen moet het aandeel van de binnenvaart in het hinterlandverkeer verder opdrijven.

Het Masterplan Antwerpen voorziet in de aanleg van de Oosterweelverbinding, in de heraanleg van de R1 en in de uitbouw van de R10. Deze maatregelen moeten niet enkel een spreiding van het verkeer mogelijk maken, maar ook een scheiding van de verschillende soorten verkeer.

De optimale oplossing voor het spoorverkeer is de aanleg van een spoortunnel onder de Schelde, tussen de Waaslandhaven en Antwerpen-Noord. Dit project is niet opgenomen in het tienjarenplan voor de spoorwegen. De helft van de goederentrafiëk per spoor is nochtans aan de Antwerpse haven gerelateerd.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Huybrechts werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

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 het Kempisch Kanaal

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 het Kempisch Kanaal.

Voorzitter

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het kort houden. In de binnenvaart blijkt er een gunstige evolutie te bestaan. Waar in het recente verleden het Kempisch kanaal enkel werd gebruikt door pleziervaarttuigen, maken nu ook steeds meer binnenschepen, met name spitsen en kempenaars van het kanaal gebruik.

De voorbije maanden werden er tot 30 scheepvaartbewegingen per week geregistreerd. Het aantal personeelsleden nodig om de boten door de sluisen te loodsen werd reeds aanzienlijk uitgebreid. Ook staat een uitbaggering van de vaart tot een diepte van 2,10 meter op het programma. Een probleem is wel dat de files voor de openstaande sluisen en bruggen aangroeien, vermits trein- en scheepvaart voorrang hebben op andere verkeersstromen.

Daarom stel ik volgende vragen. Wanneer zullen de noodzakelijke baggerwerken starten ? Is de studie rond de baggerspecie, zoals graad van vervuiling, opslag, kostprijs, enzovoort, reeds afgerond ? Kunnen er maatregelen worden getroffen om de wachttijd voor onder meer automobilisten zo kort mogelijk te houden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de studie voor het uitvoeren van de baggerwerken op het Kempisch kanaal of het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten kan nog niet worden afgerond. De aanbestedingsprocedure voor het kwalitatief onderzoek van de baggerspecie dat geschiedt door een gespecialiseerd laboratorium is immers nog lopende.

Pas na voltooiing van dit kwalitatief onderzoek zal blijken wat er met de baggerspecie moet gebeuren en kan de studie worden afgerond en de kostprijs worden geraamd. In de huidige stand van het dossier kan nog niet worden meegedeeld wanneer de baggerwerken zullen starten. Wel wordt ernaar gestreefd om de baggerwerken in 2002 te laten beginnen.

Wat de bediening van de bruggen betreft, hebben we de instructies gegeven om de wachttijden voor de automobilisten zo beperkt mogelijk te houden. Men zegt me dat een verdere automatisering in de toekomst de wachttijden kan reduceren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over het gebruik van de kusttram door de Waalse 65-plussers

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer, over het gebruik van de kusttram door de Waalse 65-plussers.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, in het kader van de begrotingsbesprekingen is al een paar keren verwezen naar de problematiek van het gratis vervoer via de kusttram met alle capaciteitsproblemen van dien. Ik heb van de minister begrepen dat dit op de een of andere manier zal worden opgelost. Ik heb ook via verschillende mensen vernomen dat gratis openbaar vervoer van de Waalse 65-plussers problematisch wordt als ze niet beschikken over een kaart om zich te laten registreren.

Een dergelijke kaart is noodzakelijk om verschillende redenen. Ten eerste levert die waardevolle informatie omtrent mobiliteitsstromen. Op basis van juiste reizigersaantallen worden de capaciteitsproblemen van de kusttram ingeschat om gevat te kunnen anticiperen op overbezette trams. Bovendien wordt het aantal Nederlandstalige en meertalige folders van de kusttram besteld op basis van de reizigersaantallen.

Ten tweede bestaat er een discriminatie tussen Waalse en Vlaamse klanten. Dit zal voor wrevel zorgen bij de Vlaamse gebruikers van de kusttram.

Ten derde reizen in de zomer ongeveer 20 procent Walen met kusttram. Deze cijfers zullen ongetwijfeld spectaculair stijgen met het gratis openbaar vervoer voor de Waalse 65-plussers.

Ten vierde zijn er een aantal leden van de werkgroep Kusttram seniorenraden aan het bezoeken om de 65-plussers te motiveren om te ontwaarden en om tijdens de spits de voertuigen van De Lijn te vermijden.

Decaluwe

Ten vijfde loopt er in West-Vlaanderen een campagne 'Heb je de juiste reflex?' Het doel van de campagne is de afstandontwaarders te promoten, evenals de 65-plussers te motiveren om te ontwaarderen.

Om welke reden beschikken de Waalse 65-plussers niet over een kaart om zich te laten registreren in de ontwaardingstoestellen van De Lijn? Wanneer zullen de Waalse 65-plussers over een dergelijke kaart kunnen beschikken en hoe zal die aan de man worden gebracht? Wat is de geraamde kostprijs van zo'n operatie? Welke initiatieven worden genomen om de capaciteit van de kusttram te verhogen? Wat is de kostprijs hiervan?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het verstrekken van gratis vervoer voor de Waalse 65-plussers op het net behoort ingevolge de regionalisering van het stads- en streekvervoer tot de bevoegdheid van de Waalse regering. De principiële beslissing tot wederzijdse erkenning van de passen die gratis vervoer verlenen aan 65-plussers op het stads- en streekvervoer werd genomen op de gemeenschappelijke Vlaams-Waalse regering, naar aanleiding van de beslissing van de Waalse regering om ook in Wallonië gratis openbaar vervoer te verstrekken aan 65-plussers op het stads- en streekvervoer.

Niettegenstaande de vervoersmaatschappijen aanvankelijk akkoord gingen om dit te bewerkstelligen via een magneetkaart, waarmee via ontwaardingsapparatuur het juiste aantal gebruikers kan worden geregistreerd op het niveau van rit en lijn, en wat een volledige wederkerigheid met Vlaanderen inhield, hebben de Waalse regering en de Société Régionale Wallonne du Transport evenwel beslist om niet via dit systeem te werken. Ze geven een 'libre parcours' met foto uit die op aanvraag kan worden verkregen. Geschat wordt dat ongeveer 200.000 mensen deze kaart zullen aanvragen. Een en ander houdt in dat er, ondanks alle overleg tussen de maatschappijen, geen wederkerigheid bestaat, en de Vlaamse Vervoermaatschappij heeft terzake schriftelijk geprotesteerd bij de SRWT. Deze aangelegenheid behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van de SRWT. De technische capaciteit van de kusttram zal worden verhoogd door verdere levering en inbouw van lagevloertussenkasten op de bestaande trams. Sinds 1996 zijn reeds 16 van de 48 kusttrams uitgerust met een lagevloertussenkast.

Om het stijgend aantal reizigers op te vangen werd op 21 december 2000 een eerste lot van tien tussenkasten van de nieuwe generatie besteld bij BN-Bombardier in Brugge aan een eenheidsprijs voor levering en inbouw van 25.095.840 frank per stuk. Deze tussenkasten zijn volledig ingericht en bieden een bijkomende capaciteit van 88 plaatsen, waarvan 18 vaste zitplaatsen. De totale capaciteit van de kusttram wordt op die manier opgevoerd van 213 plaatsen tot 301. Verder zijn er acht klapstoelen die kunnen worden benut bij lage bezetting. De tussenkasten hebben een lage instap van 35 centimeter met een lage vloer over een lengte van 4,8 meter. Ze zijn uitgerust met een uitklapbare oprijplaat voor rolstoelgebruikers, en hebben een systeem voor bevestiging en verankering van de rolstoel. Verwarming en ventilatie worden aangepast.

De bestelling van een tweede lot van 11 tussenkasten komt er in de loop van 2001, en een derde en laatste lot van 11 tussenkasten begin 2002. De levering van de eerste tussenkast is gepland voor de eerste helft van 2002, zodat die al in de zomer van 2002 kan worden ingezet. Samen met een hogere frequentie komen we daarmee tegemoet aan de groeiende vraag naar capaciteit.

De heer Carl Decaluwe : Als Vlaanderen een dienst aanbiedt, moet het Waals Gewest zich daaraan aanpassen. Jammer genoeg krijgt men per taalgebied een ander pasje. Als men ooit tot statistieken wil komen, moet men naar een uniform gebruik streven. Als straks nog andere burgers nog een andere 'betaalmanier' vinden, waarom moeten de Vlaamse 65-plussers dan nog hun kaart ontwaarderen? Als er nog eens wordt onderhandeld, moet hier rekening mee worden gehouden en moet dit worden opgelost.

Minister Steve Stevaert : Interpreteer mijn antwoord niet verkeerd. De wederkerigheid moet ook op het technische vlak gelden. Ons systeem is goed: we verzamelen informatie en kunnen daardoor ons beleid in de toekomst bijsturen. De informatisering van De Lijn is van wezenlijk belang voor de basismobiliteit. We krijgen inzicht in alle verplaats- en gedragspatronen van de gebruiker van het openbaar vervoer. We zullen in deze richting verder gaan.

De principiële beslissing tot wederzijdse erkenning van de passen die gratis vervoer verlenen werd genomen op die regeringstop. We gingen ervan uit dat er ontwaarders zouden komen. Men zoekt momenteel naar een technische oplossing. Ik stelde zelf ooit voor om gratis vervoer te leveren op basis van het paspoort. Uit de technische adviezen van

Stevaert

De Lijn bleek dat ontwaardingskaarten met een magnetische strip veel eenvoudiger werken.

Laten we hopen dat we ooit met een 'afleessysteem' kunnen werken. Een gewoon paspoort heeft trouwens toch geen zin omdat de zaak in Brussel nog niet opgelost is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.07 uur.*
