

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



Zitting 2000-2001

1 februari 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, betreffende de geluids-overlast aan de wijk IJskelder in Merksem

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het transportplan van de federale regering

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 1 februari 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Carl Decaluwe

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.07 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, betreffende de geluidsoverlast aan de wijk IJskelder in Merksem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde aan de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, betreffende de geluidsoverlast aan de wijk IJskelder in Merksem.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de Merksemse wijken zijn de voorbije jaren regelmatig ter sprake gekomen door de problematiek van de wateroverlast en het Schijn.

Het probleem dat ik hier aanhaal, doet zich even verderop voor, aan de andere kant van de Groenendaallaan, net achter het waterzuiveringsstation van Aquafin. Reeds 20 jaar geleden kaartten de buurtbewoners van deze wijk de geluidsoverlast aan. Er werden toen al meer dan negentig decibel gemeten. Deze wijk is immers zeer slecht gelegen.

De E19 richting Breda gaat vanaf het Sportpaleis langzaam bergaf. Ook de afrit in Merksem en het sterk toegenomen verkeer zorgt voor het nodige lawaai. De druk voor de buurtbewoners nam dan ook toe. Ze vrezen dat de geluidsoverlast nog in sterkte zal toenemen door de aanleg van een eventueel derde Scheldeoeververbinding en de HST.

Mijnheer de minister, werden de afgelopen jaren in deze wijk nog geluidsmetingen uitgevoerd ? Hoe denkt u de geluidsoverlast in deze wijk te verminderen ? Bestaan er Europese subsidies voor het plaatsen van geluidsschermen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijn administratie is op de hoogte van de vermelde geluidshinder. Diverse metingen hebben aangetoond dat het geluidsniveau rond de 70 decibel schommelt. Uit de metingen blijkt dat de geluidshinder niet alleen afkomstig is van het verkeer op de ring R1, maar ook van de andere belangrijke wegen in de onmiddellijke omgeving, zoals de Ingenieur Menneslaan en de Groenendaallaan.

Door de complexe verkeerssituatie en de relatief grote afstand van de woningen ten opzichte van de weg – gemiddeld 200 meter – zal het effect van geluidswerende schermen langs de R1 wellicht eerder beperkt zijn. Bovendien is het om redenen van stabiliteit niet evident om dergelijke schermen te plaatsen op de rand van het viaduct.

In het kader van het Masterplan Antwerpen zal de ring om Antwerpen worden gesloten. De aansluiting van het nieuwe gedeelte van de ring op het bestaande deel zal gebeuren in de omgeving van de Groenendaallaan. Binnen de nog uit te voeren studie zal ook worden onderzocht welke geluidswerende voorzieningen moeten worden getroffen. Dan zal uiteraard rekening moeten worden gehouden met de situatie van de wijk IJskelder. De sluiting van de ring, met inbegrip van de flankerende geluidswerende maatregelen, moet dan ook veel eerder als een kans dan als een bedreiging worden beschouwd. Er bestaan geen Europese subsidies voor dergelijke projecten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé aan de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het transportplan van de federale regering

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé aan de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het transportplan van de federale regering.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele weken geleden heeft de federale minister van Mobiliteit, mevrouw Durant, haar voorstellen met betrekking tot het investeringsplan van de NMBS voor de volgende 10 jaar voorgelegd. In de loop van de maand maart zou de federale regering hierover een beslissing nemen.

Ik ben verbaasd en zelfs verbijsterd dat een aantal belangrijke investeringen niet in het plan werden opgenomen. Dat geldt trouwens niet enkel voor Antwerpen. In Antwerpen gaat het om de aanleg van lijn 11, de tweede spoorwegtunnel onder de Schelde. De tweede spoor aansluiting met de Antwerpse haven staat wel in het plan. Men kiest echter niet voor een mens- en milieuvriendelijke oplossing, wel integendeel. Het derde en vierde spoor op de lijn Gent-Brugge en de ontsluiting van de Gentse haven komen evenmin in het plan voor.

De federale regering moet uiteraard nog een definitieve beslissing nemen over de nota van minister Durant. De minister heeft nu ten aanzien van een aantal investeringen meer genuanceerde voorstellen gedaan. Het probleem blijft echter bestaan. Het investeringsplan van de raad van bestuur van de NMBS biedt een antwoord op wat de minister-raad op 17 oktober 2000 naar voren heeft geschoven. Het reizigers- en goederenvervoer zou met 50 percent moeten stijgen. Er zijn echter belangrijke verschilpunten tussen wat de spoorwegmaatschap-

pij voorlegt en wat de minister voorstaat. Die punten hebben natuurlijk een budgettaire weerslag.

De SERV heeft deze week een aantal elementen die we in een resolutie naar voren hebben gebracht, overgenomen. De opgesomde investeringen zijn volgens de raad noodzakelijk om vooruit te gaan.

Mijnheer de minister, welke acties zal de Vlaamse regering ondernemen om de voorstellen van minister Durant uit te breiden ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Caluwé geeft de problemen correct weer. De federale overheid stelt veel te weinig middelen ter beschikking om een echt Marshallplan voor het reizigers- en goederenverkeer mogelijk te maken. Dit wil niet zeggen dat men niets doet. Er werd 120 miljard frank extra uitgetrokken : 65 miljard frank voor het GEN rond Brussel en 55 miljard frank voor investeringen in de loop van de volgende 10 jaar.

We hebben echter een enorme achterstand opgelopen inzake investeringen. Dit heeft ook te maken met het beleid van de NMBS-top. Alle aandacht ging naar de HST, ten koste van het binnenlands verkeer. We betalen daar nu een zeer hoge prijs voor. De investeringsbehoefte is enorm. De NMBS vraagt 644 miljard frank. Dat betekent 150 miljard frank meer dan wat de federale overheid wenst te geven.

De vraag is natuurlijk of dat geld ter beschikking staat. Men moet natuurlijk nagaan of dat bedrag wel nodig is. Als men 2,5 miljard frank voor de verlenging van lijn 11 inschrijft, dan moeten we dat goed bekijken. Het gaat immers om 3 kilometer op Vlaams grondgebied. Het kan natuurlijk zijn dat men zware toegevingen heeft gedaan aan Nederland en dat men ook een deel van het traject op Nederlands grondgebied moet betalen.

Ook de SERV heeft erop gewezen dat een aantal investeringen in het goederen- en reizigersverkeer absoluut noodzakelijk zijn. De partijen in het Vlaams Parlement moeten er de volgende weken en maanden bij de federale overheid op aandringen initiatieven te nemen. Wij hadden al voorspeld dat 55 miljard frank voor reizigers- en goederenverkeer te weinig zou zijn. We stonden echter alleen in de federale regering.

Malcorps

De federale overheid heeft drie mogelijkheden om geld te vinden. Ofwel stelt ze meer geld ter beschikking, ofwel kiest ze voor een PPS-systeem. Vlaanderen neemt deze optie om het masterplan in Antwerpen uit te voeren. Het spoor moet daar echter ook bij worden betrokken. Het bedrag van 55 miljard frank moet dan minstens worden opgetrokken tot 100 miljard frank. Ofwel moet men de verdeelsleutel herzien. Onze fractie en die van het federaal parlement is wat dat betreft vragende partij. De 60/40-verhouding zal immers niet volstaan. Die moet evolueren naar een 80/20- of minstens een 70/30-verhouding om rekening te kunnen houden met de daadwerkelijke trafieken, die voor een groot deel worden gegenereerd door de zeehavens.

De heer Caluwé vraagt zich af wat Vlaanderen kan doen. Die weg zal echter op termijn leiden tot een regionalisering. Misschien zijn sommigen daar vragende partij voor.

Zoals de situatie nu ligt, is het eigenlijk nog altijd een federale bevoegdheid. Men moet dus op dat niveau zijn verantwoordelijkheid opnemen en ervoor zorgen dat er in de nodige middelen wordt voorzien. Als dat niet gebeurt, kan Vlaanderen zelf middelen ophoesten. Hoe dan ook, er moeten in ieder geval middelen komen. Voor de HST heeft men bijvoorbeeld een volledige operatie opgebouwd, gefinancierd vanuit diverse bronnen. Zoiets zou ook nu moeten gebeuren als men echt een Mars-hallplan voor het spoorvervoer – van zowel reizigers als goederen – wil realiseren.

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

De voorzitter : De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil me ook aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Caluwé. Ik wil het specifiek hebben over de toestand in Zeebrugge. In het noorden van West-Vlaanderen was men verbijsterd toen men vaststelde dat het derde en het vierde spoor uit het investeringsprogramma werden geschrapt. Die spoorontsluiting is immers van kapitaal belang voor Zeebrugge.

De voorgaande sprekers hebben al een aantal argumenten aangehaald. Ze hebben verwezen naar de stijgende goederentrafiek en naar het feit dat het aandeel van het spoor daarin daalt. Tegelijk is

er de verwachting dat men naar een standstillsituatie op de wegen gaat. Dat geldt zeker en vast voor de omgeving van Zeebrugge. Ik verwijs ook naar het beleid dat we in Vlaanderen wensen te voeren inzake de herwaardering van het openbaar vervoer en inzake de visie dat men zo weinig mogelijk via de wegen – meer bepaald de autosnelwegen – wenst te werken.

Ik heb ondertussen wel al gelezen dat de raad van bestuur van de NMBS zelf met een eigen investeringsplan 2001-2010 naar buiten is gekomen. Er komt dus ongetwijfeld een confrontatie tussen de betrokken ministers en de raad van bestuur. Ondertussen blijven we echter in het ongewisse. Er moet zo snel mogelijk klaarheid komen.

In het plan van federaal minister Durant stond ook de optie om de oude spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort opnieuw open te stellen. Ik heb nog niet de kans gehad om met de mensen ter plaatse daarover ter praten. Ik kan echter wel al het volgende zeggen. Dat spoor wordt momenteel gebruikt als fietspad in een recreatief gebied, dus in een open ruimte. Het is ook een historisch belangrijke lijn, daterend uit de Eerste Wereldoorlog. Ik weet dus niet of we in Vlaanderen dat stuk geschiedenis zomaar kunnen laten verdwijnen. Men wil de kust ontsluiten via het spoor. Mij lijkt het veel zinvoller om dat te doen via de bestaande kanalen en waterwegen. Het zou immers verkeerd zijn om een landschapelijk waardevol gebied te schaden.

Mijnheer de minister, ik heb voor u de volgende vraag. Wordt er over dit alles regelmatig overleg gepleegd tussen uw diensten en die van federaal minister Durant ?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vooraleer ik aan mijn betoog begin, wil ik er toch eerst op wijzen dat ik veertien dagen geleden over dit onderwerp in plenaire vergadering een actuele vraag heb willen stellen. Toen is dat door het Bureau afgewezen met als argument dat het een federale materie betreft. Het verwondert me dus dat deze vraag vandaag wel kan worden gesteld.

In een vorige periode heb ik nog vier jaar in de federale Kamercommissie Infrastructuur gezeten. Ik heb dus een aantal zaken in verband met de NMBS van zeer nabij meegemaakt. Mijnheer Malcorps, als u daar net als ik vier jaar had gezeten, zou u waarschijnlijk ook steeds meer voor een regionalisering van de spoorwegen zijn. Een aantal investeringen

Geraerts

die in Vlaanderen echt nodig zijn, werden door de toenmalig bevoegde minister Daerden tegengehouden. Ik veronderstel dat hetzelfde nu gebeurt met minister Durant. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het dossier van de IJzeren Rijn.

De heer Johan Malcorps : In het plan van minister Durant is er 1,3 miljard frank ingeschreven voor de IJzeren Rijn. In het plan van de NMBS gaat het maar om 700 miljoen frank.

De heer Jean Geraerts : Wat er ook van zij, in die periode werden er geen initiatieven genomen. Integendeel, mogelijke initiatieven werden afgeremd. In Vlaanderen is er bijvoorbeeld ook de lijn Hasselt-Maastricht, die momenteel volledig in het slop zit, maar die zeer actueel wordt na de akkoorden die werden getekend tussen het LUC en de UM in verband met de TUL. Die spoorlijn is heel belangrijk voor de verdere ontwikkeling van die universiteiten.

Wat het personenvervoer betreft, zal iedereen wel weten dat er vanuit Limburg heel trage verbindingen zijn met Brussel, met ook enorm slechte aansluitingen. Achter de schermen hoor ik echter dat men verwacht dat zowel Nederlands Limburg als Vlaams Limburg een soort ontwikkelingsgebied zal worden voor het HST-station in Luik. Ik vermoed dan ook dat in de toekomst de spoorwegen in Limburg niet op Brussel of op Antwerpen maar wel op Luik zullen worden afgestemd.

In verband met het huidige mobiliteitsplan zou men toch moeten streven naar een ver doorgedreven regionalisering om te kunnen beslissen over de trein zelf. De trein moet immers zeer goed worden afgestemd op de tram en op de bus. Mijnheer de minister, u hebt al voor verschillende zaken gepleit voor regionalisering. Ik wil u vragen of u dan ook wilt pleiten voor de verdere regionalisering van de spoorwegen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, in de eerste plaats wil ik opmerken dat het voorstel van minister Durant slechts één element in het debat vormt. De NMBS moet haar voorstel van tienjarenplan nog officieel overmaken, waarbij ook aan de gewesten advies moet worden gevraagd. Voorzover ik dat kan beoordelen, lopen de voorstellen ver uiteen, wat impliceert dat de discussie ver van afgerond is.

Ik heb minister Durant reeds per brief gevraagd van gedachten te wisselen over haar voorstellen. In haar voorstellen staan inderdaad een aantal zaken vermeld die niet meteen de meest prioritaire zijn voor de Vlaamse regering in het kader van haar mobiliteitsbeleid. Bovendien moet voor quasi alle projecten het Vlaams Gewest worden geraadpleegd conform de volgens de Grondwet vastgelegde bevoegdheidsverdeling. De voorbije jaren is er een traditie van voorafgaand overleg gegroeid tussen het Vlaams Gewest en de NMBS. Dat gebeurt dan vanaf de start van de projectfase. Ik reken erop dat deze goede traditie in stand wordt gehouden voor eventuele nieuwe voorstellen, of die nu van minister Durant komen of van de NMBS.

Het is correct dat er in de voorstellen van minister Durant met geen woord wordt gerept over projecten die van groot belang zijn voor het Vlaams Gewest in het algemeen en voor Antwerpen in het bijzonder. Dat geldt ook voor de ontsluiting van Zeebrugge. We hebben daar trouwens ook voorafgaandelijk opmerkingen over gemaakt. Wat ons betreft, moeten de projecten die u opnoemt, opgenomen worden in het nieuwe tienjarenplan 2001-2010 van de NMBS. Ons advies terzake zal dan ook duidelijk zijn. Uit de informatie waarover ik beschik, meen ik overigens te mogen opmaken dat de door u opgenoemde projecten nog steeds op de agenda van de NMBS staan, zij het dat over de timing allicht nog stevig gediscussieerd zal worden. Dat laatste heeft dan weer alles te maken met de beschikbare financiële middelen.

Uw vraag over een eventuele Vlaamse inbreng bij de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven verbaast me. Het Vlaams Gewest legt binnen zijn bevoegdheden de voorwaarden vast waaraan bouwwerken op zijn grondgebied moeten voldoen. De bouwheer, in casu de NMBS, dient deze voorwaarden te volgen. In dat verband heeft minister Van Mechelen, als Vlaams minister bevoegd voor ruimtelijke ordening, de nodige stappen gezet om de beslissing van de Vlaamse regering over de tweede spoorontsluiting van 23 juni 2000 te vertalen naar een juridische basis.

De administratie heeft een opdracht uitgeschreven voor de opmaak van een voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen. Hiermee wordt de juridische basis gelegd om de aanleg van de tweede spoortoegang tot de zeehaven van Antwerpen mogelijk te maken. Met de opdracht wordt officieel gestart op 1 februari 2001, vandaag dus. De opdracht heeft een looptijd van vier kalendermaanden en moet dus eind mei of begin juni 2001 afgerond worden.

Stevaert

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gaat uit van de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000 over het tracé van de tweede spoorontsluiting voor de zeehaven van Antwerpen met de randvoorwaarden die erbij werden opgelegd. De principes voor de milderende maatregelen en de maatregelen voor ruimtelijke inpassing maken alleszins mee deel uit van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De exacte uitvoeringsmodaliteiten ervan worden echter vastgelegd in de desbetreffende bouwaanvragen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dit is inderdaad een zaak die we de komende weken zeer nauwgezet moeten volgen. De Vlaamse regering zal advies geven. Ik hoop dat men dit dan niet zal beschouwen als een vrijblijvend advies. Ik zou er bij de regering willen op aandringen dat ze de nodige stappen zet om ervoor te zorgen dat dit advies ook in de beslissing wordt geïmplementeerd. Mijnheer de minister, ik verwacht dat u zich daarvoor zult engageren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.28 uur.*
