

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



Zitting 1997-1998

3 juli 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Paul Dumez en Robert Voorhamme –
betreffende de tweede havenontsluiting voor Antwerpen**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Herman Lauwers**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, Steve Stevaert, René Swinnen ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

1077 (1997-1998)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nrs. 2 en 3 : Amendementen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer besprak het voorstel van resolutie van de heren Paul Dumez en Robert Voorhamme betreffende de tweede havenontsluiting voor Antwerpen (Stuk 1077 (1997-1998) – Nr. 1) tijdens de commissievergaderingen van 17 juni en 2 juli 1998.

Tijdens de bespreking wordt verwezen naar twee met redenen omklede moties waarvan de stemming tijdens de plenaire vergadering van 10 juni werd uitgesteld in afwachting van de behandeling van deze resolutie. Het gaat om de met redenen omklede motie van de heren Johan Malcorps en Herman Lauwers tot besluit van de op 19 mei 1998 door de heren Johan Malcorps en Jan Penris in commissie gehouden interpellaties tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortoeegang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn (Stuk 1053 (1997-1998) – Nr. 1). De tweede met redenen omklede motie waarvan sprake is die van de heren Luk Van Nieuwenhuysen en Jan Penris tot besluit van de op 19 mei 1998 door de heren Malcorps en Penris in commissie gehouden interpellaties tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de tweede spoortoeegang en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn. (Stuk 1056 (1997-1998) – Nr. 1).

I. BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Paul Dumez, namens de indieners

In zijn toelichting concentreert de heer Paul Dumez zich op de eerste twee aanbevelingen van de resolutie.

Ten eerste is het voor de indiener niet alleen belangrijk dat er een tracé werd vastgelegd, hij wenst ook duidelijkheid over het soort tracé waarvoor geopteerd zal worden. Het tracé zou kunnen bestaan uit een berm waarop het spoor wordt aangelegd, zonder enige maatregel ter beperking van de milieu- of lawaaihinder. Het andere uiterste is het spoor aanleggen in een tunnel. Een tussenoplossing is de zogenaamde "lage oplossing" die bestaat uit een sleuf, in combinatie met een tunnel waar nodig. Omdat het tracé door een dichtbevoond gebied loopt, beschouwt de heer Dumez

deze oplossing als de enig aanvaardbare voor de inwoners. Hij vraagt dan ook enkel met deze oplossing rekening te houden.

In de tweede plaats vraagt hij een extern onderzoeker aan te stellen die moet nagaan in hoeverre de argumenten van de NMBS tegen de alternatieve tracés objectiveerbaar zijn. De NMBS heeft immers alle alternatieve voorstellen afgekeurd, zonder daarbij uit te leggen waarom ze niet konden. Volgens de heer Dumez heeft de lokale bevolking recht op een extern onderzoek.

B. Algemene bespreking

De heer Jaak Gabriels wenst van de indiener te vernemen wie de kosten van dit externe onderzoek zal dragen. Volgens hem kan het niet dat de Vlaamse regering dit onderzoek moet betalen omdat de oorzaak ervan uiteindelijk bij de NMBS ligt. De heer Pieter Huybrechts is het volledig met de commissievoorzitter eens. De heer Paul Dumez kan zich akkoord verklaren met deze stelling.

In zijn tussenkomst stelt de heer Herman Lauwers dat de resolutie nauw aansluit bij de met redenen omklede motie die hij samen met de heer Johan Malcorps heeft ingediend. In de motie wordt gevraagd nog vóór de start van het openbaar onderzoek duidelijk te stellen voor welke inbedding gekozen wordt. In de resolutie wordt onmiddellijk voor de lage oplossing gekozen. De spreker kan zich daar akkoord mee verklaren, maar merkt wel op dat in de resolutie slechts impliciet gevraagd wordt te beslissen vóór het openbaar onderzoek. In de motie daarentegen wordt uitdrukkelijk gevraagd bij het openbaar onderzoek concrete voorstellen voor te leggen aan de bevolking. Hij zegt dat hij zowel de motie als het voorstel van resolutie kan goedkeuren.

De heer Herman Lauwers heeft ook een opmerking bij de vijfde aanbeveling. Hij vindt het overbodig te verwijzen naar de A102, omdat deze weg al werd opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De heer Johan Malcorps van zijn kant kan zich, ondanks een aantal parallellen, niet achter deze resolutie scharen. In de overwegingen heeft men het immers over een sleuf door het hele stedelijke gebied. Voor de heer Malcorps betekent dit zoveel als toegeven dat er geen milieuvriendelijke oplossing bestaat. Hij merkt ook op dat de aantakking

op de IJzeren Rijn – in tegenstelling tot zijn motie – niet vermeld wordt.

Daarnaast is volgens de spreker deze resolutie geen garantie dat voor de lage oplossing wordt gekozen : de tekst vraagt de regering immers "te expliciteren dat de beslissing (...) een duidelijke keuze inhoudt voor de "lage oplossing" van uitvoering ". Maar volgens de heer Malcorps heeft de regering nog geen finale beslissing genomen. Bovendien is de vraag of de lage oplossing financieerbaar is evenmin beantwoord. De heer Jaak Gabriels is het eens met deze opvatting en stelt voor de eerste aanbeveling als volgt aan te passen : "vraagt aan de Vlaamse regering een keuze te maken voor de lage oplossing".

De heer Joachim Coens van zijn kant wil de aanbeveling nog uitbreiden : "vraagt de Vlaamse regering in haar bouwvergunning aan de NMBS een keuze te maken voor de lage oplossing". Dit is belangrijk voor de financiering.

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening wijst er aan het begin van zijn tussenkomst op dat het niet gebruikelijk is dat de regering tussenkomt bij de bespreking van een voorstel van resolutie. Uit het regeringsstandpunt blijkt dat nog vóór een definitief tracé wordt vastgelegd, in opdracht van de NMBS onderzoek wordt uitgevoerd naar de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpassing van de spoorlijn in de omgeving en naar de optimale infrastructurele en milieuhygiënische uitvoering van de spoorlijn. Dit onderzoek kan niet beperkt worden tot een MER in enge zin. Het omvat geen volledig gedetailleerd technisch uitvoeringsplan, maar geeft in de eerste plaats de milieutechnische principes aan waaraan het latere ruimtelijke technische uitvoeringsplan moet voldoen. De tracering en de technisch-infrastructurele conceptie van de spoorlijn moet plaatsvinden vanuit een ruimtelijk en globaal concept waarin de eventuele latere aanleg van buisleidingen en een auto-weg wordt opgenomen. Hierna zal de eventuele aflevering van bouwvergunningen en de concrete uitvoeringsmodaliteiten worden bepaald. De conceptnota moet met andere woorden aantonen waar de lage oplossing kan worden uitgevoerd.

Daarnaast benadrukt de minister dat aangezien een MER-studie moet worden gemaakt ook gekozen zal worden voor de minst schadelijke oplossing. De door de resolutie voorgestelde oplossing zal niet automatisch overal de minst schadelijke zijn. Zo zou een sleuf niet haalbaar kunnen zijn omwille van bijvoorbeeld problemen met de water-

huishouding. Wanneer echter een keuze gemaakt moet worden tussen verschillende opties, is de resolutie van het Parlement een nuttige leidraad. De minister wijst voorts op de cruciale rol die de NMBS in dit dossier vervult. Uiteindelijk zal zij een bouwaanvraag indienen en beslist zij over haar investeringsprojecten. Ten slotte vraagt de minister zich af of een andere optie, voor een bijkomende reservatiestrook die vervolgens 25 jaar lang niet gebruikt wordt, de bevolking wel ten goede zou komen.

De heer Paul Dumez beaamt dit en stelt dat de sleuf enkel als basisprincipe naar voren wordt geschoven omdat het niet de rol is van het Vlaams Parlement om alles tot in de details te regelen. Hij erkent dat aan de NMBS alleen maar een aanbeveling kan worden gegeven.

De tussenkomst van minister Eddy Baldewijns bevestigt de heer Johan Malcorps in zijn overtuiging dat de regering nog geen beslissing heeft genomen. Bovendien vermoedt hij dat, als men kiest voor een sleuf door het stedelijke gebied en een tunnel onder het Albertkanaal en de E313, men voor dezelfde oplossing zal moeten kiezen voor het stuk tussen Ranst en Broechem. Nu is het echter zo dat men pas over milderende maatregelen zal beslissen na de gewestplanwijziging en het openbaar onderzoek.

Gezien de beslissing in plenaire vergadering om voorlopig niet te stemmen over de moties van de heren Herman Lauwers en Johan Malcorps en de heren Jan Penris en Luk Van Nieuwenhuysen en omdat deze resolutie het gevolg is van een aantal interpellaties gehouden door verschillende fracties, had de heer Ward Beysen gehoopt op een poging om tot een consensusresolutie te komen. Volgens hem heeft een resolutie van de meerderheid weinig belang omdat de regering – gesteund door dezelfde meerderheid – al een beslissing genomen heeft.

Hij onderstreept dat hij – los van het standpunt van zijn fractie – deze resolutie niet zal goedkeuren omdat ze als het ware wordt opgelegd door de meerderheid. Hij dient een amendement in (Stuk 1077 (1997-1998) – Nr. 3), ook al is hij niet helemaal overtuigd van de nood aan een resolutie. Hij wil zich over deze aangelegenheid uitspreken, zonder wonderen te verwachten van een resolutie.

De voorzitter wijst de heer Ward Beysen erop dat reeds tijdens de plenaire vergadering van 10 juni ll. werd gesteld dat het hier om een resolutie van de meerderheidspartijen ging. De moties waarvan de

plenaire vergadering de stemming werd uitgesteld, kunnen steeds opnieuw worden ingediend.

De heer Paul Dumez dient ook een amendement in (Stuk 1077 (1997-1998) – Nr. 2). Beide amendementen zijn bedoeld om de eerste aanbeveling te wijzigen : de regering wordt daarin expliciet gevraagd te kiezen voor de lage oplossing. Omdat beide amendementen vrijwel identiek zijn, wordt besloten dat de heren Paul Dumez en Robert Voorhamme hun amendement intrekken en dat van de heer Ward Beysen mee onderteken.

De heer Johan Malcorps beschouwt dit amendement als een verbetering, maar zijn opmerkingen blijven. Er moet vooraf duidelijk worden gesteld wat de lage oplossing precies betekent en of er voldoende geld voor zal zijn. Het volstaat niet in de resolutie te stellen dat de NMBS zal betalen. Voorts wil hij in het belang van de lokale bevolking nog voor het reces duidelijkheid over de aansluiting op de IJzeren Rijn. Ten slotte, heeft hij bezwaar tegen de koppeling met de A102. Volgens de spreker werd immers na de hoorzittingen over de mobiliteitsproblemen in Antwerpen besloten dat de commissie geen vragende partij is voor de A102. Dit zijn de redenen waarom hij zich zal onthouden. De heer Johan Malcorps dat hij de motie – ingediend met de heer Herman Lauwers – niet wenst terug te trekken. Hij wil duidelijkheid nog voor het openbaar onderzoek over wat de lage oplossing precies betekent en garanties dat die lage oplossing financieel haalbaar is.

De heer Paul Dumez vindt het voorbarig om nu al een uitspraak te doen over de IJzeren Rijn. Hij verwijst in die zin trouwens naar de vierde aanbeveling. De heer Ward Beysen van zijn kant wijst de heer Johan Malcorps erop dat men het in de tekst heeft over de "eventuele latere aanleg (...) van de A102". De tekst van de resolutie is volgens hem op dat vlak dan ook niet bindend. De heer Robert Voorhamme erkent dat de beslissing tot de aanleg van de A102 voorbarig is, maar dit houdt niet in dat de A102 niet nodig is. Hij stelt echter dat niet gekozen mag worden voor een oplossing die de eventuele aanleg van de A102 onmogelijk maakt. Dit zou immers van kortzichtigheid getuigen. In die zin verwijst hij naar de uiteenzetting van de heer Keygnaert in de commissie Mobiliteit : zelfs het meest verregaande scenario, met drastische ingrepen, sorteert een relatief beperkt effect. In die zin moet men voldoende alternatieve scenario's open houden en dus het tracé vrijwaren voor andere infrastructuur. Hij wil zich echter niet laten verleiden tot een technische discussie, die eigenlijk door ingenieurs gevoerd moet worden. Ten slotte stelt

de spreker dat men met deze resolutie wil zorgen dat de NMBS rekening houdt met de Vlaamse beleidskeuze om wegeninfrastructuur te bundelen.

De heer Jan Penris kan zich aansluiten bij de optie dat de A102 niet wordt opgegeven, ook al is die weg niet prioritair. De heer Jan Penris trekt de motie die hij samen met de heer Luk Van Nieuwenhuysen heeft ingediend terug.

C. Stemmingen

Het amendement van de heren Ward Beysen, Paul Dumez en Robert Voorhamme wordt unaniem goedgekeurd.

Het aldus gewijzigde voorstel van resolutie wordt met 14 stemmen bij 1 onthouding goedgekeurd.

De verslaggever,

De voorzitter,

Herman LAUWERS

Jaak GABRIELS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de beslissing van de Vlaamse regering inzake het tracé voor de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen van 28 april 1998 ;
- gelet op
 - 1° de congestie van het verkeer in en rond Antwerpen ;
 - 2° de noodzaak tot het verschuiven van goederenverkeer van de weg naar het spoor ;
 - 3° de noodzaak tot het creëren van een goede ontsluiting van de Antwerpse haven met het hinterland ;
 - 4° de economische belangen van de haven van Antwerpen, met inbegrip van de daarbij horende werkgelegenheid ;
 - 5° het capaciteitstekort op de huidige spoorontsluiting van de haven van Antwerpen ;
 - 6° de noodzaak tot het aanleggen van een tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen ;
 - 7° de diverse tracés die werden onderzocht tot het aanleggen van een tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen ;
 - 8° de voorstellen van de NMBS terzake ;
 - 9° de adviezen van de hierbij betrokken administraties van het departement LIN en van de Vlaamse Gemeenschap ;
 - 10° de mogelijkheden die de bijkomende capaciteit zal bieden op het vlak van de organisatie van voorstadsverkeer voor personenvervoer ;
- overwegende dat de spoorontsluiting, gelet op de absolute behoefte aan leefomgevingsbescherming, slechts maatschappelijk aanvaardbaar kan worden uitgevoerd door een techniek die de omgevingsfactoren maximaal beschermt, namelijk de "lage oplossing" : het leggen van het spoor in een sleuf door het ganse stedelijke gebied, met ondertunneling van het Albertkanaal en de autoweg E313 ;

– vraagt de Vlaamse regering :

- 1° in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering d.d. 28 april 1998 enkel de "lage oplossing" te weerhouden, namelijk een uitvoering in een sleuf een tunnel ;
- 2° een extern onderzoeker te belasten met de opdracht de aan de NMBS opgedragen onderzoeken (zoals bepaald in punt 4 van de nota "Standpuntbepaling" van de nota van de Vlaamse regering van 28 april 1998) te begeleiden of integraal zelf uit te voeren ;
- 3° de procedure tot inherzieningstelling van het gewestplan, ter aanwijzing van de reservatiezone ten behoeve van de tweede havenontsluiting van Antwerpen, ten spoedigste in te zetten ;
- 4° er op toe te zien dat in de verdere studie van de IJzeren Rijn nagegaan zal worden wat de interferenties zijn tussen de tweede havenontsluiting en de IJzeren Rijn wat de exploitatie betreft ;
- 5° er op toe te zien dat de randvoorwaarden zoals aangegeven door AROHM worden gehanteerd bij de concrete tracering en bij de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpassing van de spoorlijn in de omgeving ; er tevens op toe te zien dat het tracé en de technische infrastructuur van de spoorlijn de eventuele latere aanleg van buisleidingen en van de A102 (Merksem-Wommelgem) niet in het gedrang brengen ;
- 6° er op toe te zien dat de resultaten van de MER-studie ter bepaling van de te nemen milieumilderende maatregelen, nauwgezet worden gevolgd bij het uittekenen van het definitieve tracé.