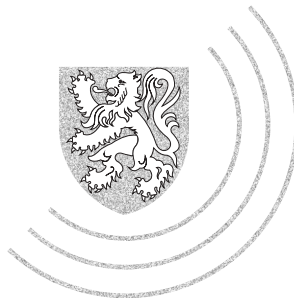


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

28 april 2003

VERZOEKSCRIFTEN

betreffende de Oosterweelverbinding

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Ludwig Caluwé en Koen Helsen**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc Van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

INHOUD

	Blz.
1. Procedure	4
2. Beknopte inhoud van de verzoekschriften	4
3. Bespreking	4
4. Besluit	12
Bijlage 1 : Tekst van het verzoekschrift van de heren Willy Minnebo, Dany Van Hove en Alain T'Syen	13
Bijlage 2 : Verslag van de hoorzitting van 25 maart 2003 met de indieners van de verzoekschriften Oosterweelverbinding – Zwijndrecht	21
Bijlage 3 : Antwoord van de Commissie op de verzoekschriften	39

DAMES EN HEREN,

1. Procedure

Op 20 februari 2003 dienden de heren Willy Minnebo, Danny Van Hove en Alain T'Syen een verzoekschrift (41 (2002-2003)) in betreffende de Oosterweelverbinding (zie bijlage 1 : Tekst van het verzoekschrift van de heren Willy Minnebo, Dany Van Hove en Alain T'Syen).

De Voorzitter van het Vlaams Parlement heeft dit verzoekschrift op 26 februari 2003 ontvankelijk verklaard en voor verdere behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft tijdens haar vergadering van 11 maart 2003 dit verzoekschrift in behandeling genomen.

Ondertussen werden eind februari – begin maart drie gelijkaardige verzoekschriften ingediend en ontvankelijk verklaard door de Voorzitter van het Vlaams Parlement. Nadien volgde nog een vierde gelijkaardig verzoekschrift.

Het betreft de verzoekschriften ingediend door de heer Frederik Van Hove (42 (2002-2003)), mevrouw Ferry Van Dijck (43 (2002-2003)) en de heer Danny Van Hove (46 (2002-2003)). Ten slotte het verzoekschrift met als eerste indiener mevrouw Inge Michielsens (49 (2002-2003)).

De indieners vragen uitdrukkelijk om gehoord te worden door de bevoegde commissie.

De Commissie besliste enerzijds al deze verzoekschriften te bundelen en anderzijds in te gaan op het verzoek om gehoord te worden. De eerste indieners van de vier verzoekschriften werden uitgenodigd voor een hoorzitting. De minister stelt voor om eveneens de administratie en een vertegenwoordiger van de TV SAM uit te nodigen om eveneens een toelichting te verstrekken bij de voorgestelde tracés van de Oosterweelverbinding.

2. Beknopte inhoud van de verzoekschriften

In de betrokken verzoekschriften stellen de verzoekers twee fundamentele problemen m.b.t. de sluiting van de Ring rond Antwerpen via de zogenaamde Oosterweelverbinding aan de orde :

- enerzijds omtrent de procedure : de onduidelijkheid omtrent welke stappen zullen worden gezet, de rol van TV SAM en de nood aan een goede informatie aan en participatie van de burgers ;
- anderzijds de eis om drie tracés (Oost, Zwijndrecht en Krijgsbaan) niet te weerhouden, dit omdat ze onredelijk zijn ingevolge aantasting van de woonkwaliteit en de leefbaarheid, én omdat de regelgeving, zowel op Europees als op Vlaams niveau, duidelijk aangeeft dat enkel redelijke tracés moeten worden onderzocht in de plan-m.e.r..

3. Bespreking

De Commissie besliste de hoofdindieners van de verzoekschriften uitgebreid te horen. Deze hoorzitting vond plaats op *dinsdag 25 maart*. Het verslag hiervan is terug te vinden als bijlage 2 bij dit verslag.

- *Vergadering van dinsdag 1 april 2003*

Op *dinsdag 1 april 2003* zette de Commissie de bespreking van de verzoekschriften voort.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat hij overtuigd is door de verzoekschriften en de hoorzitting om zich aan te sluiten bij de desiderata van de verzoekers met name de schrapping van de drie gewraakte tracés : "Oost", "Krijgsbaan" en "Zwijndrecht". Hij is van oordeel dat deze tracés zoals andere voorgestelde tracés kennelijk onredelijk zijn en dus geschrapt moeten worden. Zijn conclusie is dat deze drie kennelijk onredelijke tracés niet in de plan-m.e.r. moeten onderzocht worden.

De heer Johan Malcorps concludeert dat er een draagvlak is voor de sluiting van de kleine ring en dat niemand de Oosterweelverbinding in vraag stelt. Hij onderlijnt dat dit draagvlak echter ondergraven kan worden door bepaalde tracés, i.c. de drie bewuste tracés, naar voren te schuiven. Dezelfde spreker vindt het wel positief dat de Vlaamse regering via de plan-m.e.r. volledige transparantie wenst te geven aan de betrokken gemeentebesturen en burgers.

Hij is evenals de heer Caluwé echter van oordeel dat uitsluitend redelijke varianten ter studie moeten voorgelegd worden om te voldoen aan de Europese regelgeving. De hamvraag is wat "redelijke" varianten zijn als blijkt dat er voor bepaalde tracés totaal geen maatschappelijk draagvlak voorhanden

is. Hij stelt zich de vraag of met deze gewraakte tracés en de varianten dan nog moet worden rekening gehouden ?

Dezelfde spreker pleit ervoor dat de Antwerpse gouverneur die voor het Masterplan Antwerpen een belangrijke bemiddelende rol gespeeld heeft, ook in dit dossier een bemiddelende rol zou vervullen indien men niet tot een consensus komt.

Minister Gilbert Bossuyt verklaart dat hij zal pogen om te motiveren waarom deze bewuste tracés toch moeten meegenomen worden in een plan-m.e.r. Hij hoopt dat iedereen de Oosterweelverbinding an sich niet ter discussie stelt. Maar omdat dit zo'n complex dossier is en gelet op negatieve ervaringen van het verleden, opteert de minister voor een zeer strikte aanpak. Inzake de verschillende tracés klopt het dat in een eerste haalbaarheidsonderzoek verschillende tracés onderzocht werden waarvan uiteindelijk de 7^{de} variatie weerhouden werd. De andere varianten werden geschrapt omdat ze niet aan de doelstellingen of de randvoorwaarden voldoen.

De doelstellingen van de Oosterweelverbinding zijn : het wegnemen van de overlast op de zuidelijke ring ; een betere ontsluiting van de haven ; het realiseren van een nieuwe vrachtwagenverbinding op de drukste vrachtas in het land, nl. tussen het oosten en het westen, en het zorgen voor een alternatieve route bij calamiteiten.

De belangrijkste randvoorwaarden zijn : voldoende capaciteit bezitten, dichtbij bestaande infrastructuur en aansluiting op bestaande autosnelwegen zodat er geen grote omwegen gemaakt moeten worden ; betaalbaar zijn ; duurzaam : respect voor fauna en flora, voor een gezonde leefomgeving, voor cultuur en geschiedenis.

De minister verduidelijkt de verschillende varianten.

Variant 1 bestond uit een brugoplossing ; variant 2 uit een gezonken tunnel onder de Schelde ten oosten van Blokkersdijk en variant 3 uit een lange tunnel ten westen van Blokkersdijk. Varianten 4 en 5 bestonden uit gescheiden oplossingen voor personen en vrachtwagens op rechteroever. Variant 6 gebruikt maximaal bestaande infrastructuur op rechteroever. Variant 7 sluit nauw aan bij variatie 6 en is de variant die destijds de voorkeur wegdroeg op de Staten-generaal.

De andere varianten werden geschrapt omwille van civieltechnische, verkeertechnische, stedenbouwkundige of veiligheids- of financiële redenen.

Belangrijk is dat al deze varianten zich, met uitzondering van variant 3, op de rechteroever bevinden en dus – vanuit vogelrichtlijn- en habitatperspectief – gelegen zijn in niet gevoelig gebied. Variant 3 werd niet langer weerhouden omwille van de lange tunnel (kostprijs + veiligheid).

In de loop van het verdere studieproces werd duidelijk dat de "Staten-generaal-variant" op Linkeroever problemen zou geven , vandaar werd er vooral verder onderzoek uitgevoerd naar varianten op linkeroever, vooral ook omdat dit dus – vanuit vogelrichtlijn en habitatperspectief – een gevoelig gebied is. De 13 oorspronkelijke varianten op linkeroever werden gebundeld tot " 4 families", ook basisvarianten genoemd, van voldoende onderscheidend niveau op planniveau.

Deze basisvarianten, de nulvariant en de variant van Zwijndrecht (+ een lichte aanpassing van deze variant door Blokkersdijk) worden meegenomen in de plan-m.e.r.

Het is niet aangewezen om ook maar één van deze tracés te schrappen uit het verder onderzoek.

De minister hoopt dat gezien de procedure onderworpen is aan een timing, al vlug zal blijken – ook voor de bewoners van de betrokken gebieden – dat er wel op een ernstige manier gewerkt wordt en dat men zich niet nodeloos bezorgd moet maken.

De heer Johan Malcorps repliceert dat de uitleg van de minister duidelijkheid verstrekt waarom de oorspronkelijke 7 varianten die vooral op rechteroever gesitueerd zijn, niet meegenomen worden. Maar de minister geeft geen voldoende uitleg over de varianten die op linkeroever gesitueerd zijn. Is het echt noodzakelijk – ook in het kader van de Europese regelgeving – al deze varianten mee te betrekken in het onderzoek ? Hij pleit ervoor om alleen de redelijke varianten verder te onderzoeken. Hetzelfde lid kreeg graag een omstandige motivatie waarom al de varianten op linkeroever meegenomen worden. De minister had beloofd dat hij alvast aan de regering een omstandige motivatie zou verstrekken.

Minister Gilbert Bossuyt repliceert dat er inderdaad over het begrip "redelijkheid" kan gediscussieerd worden maar hij is van oordeel dat al de weerhouden tracés een bepaald aspect van het gegeven belichten zodanig dat naar Europa toe kan gesteld worden dat men dit dossier zo breed mogelijk heeft onderzocht. Hij herhaalt dat het een zeer complex dossier betreft met inderdaad tracés die aanleiding kunnen geven tot enige ophef. De mi-

nister benadrukt dat met deze keuze geen beslissing getroffen wordt, maar dat men slechts aan de aanvang van de procedure staat.

De heer Ludwig Caluwé begrijpt dat de zes andere tracés geschrapt werden omdat ze geen uitstaans hebben met het habitatgebied en daarvoor ook geen alternatief zijn, maar het lid mist nog steeds een onderbouwde juridische verantwoording voor het behoud van de drie gewraakte tracés. Dit is niet de eerste maal dat er vlak naast een habitatgebied een groot infrastructuurwerk wordt aangelegd ; hij mist een overzicht van de precedents ; bestaande rechtspraak en de positie van de Europese Commissie in het verleden. Waarop baseert men zich om te stellen dat elk tracé dat daarmee te maken heeft, een alternatief kan zijn en moet onderzocht worden ? Hij heeft de indruk dat men nu enkel omwille van een vage vrees voor Europa gemakkelijksheidshalve alle tracés laat onderzoeken. Alhoewel de minister benadrukt dat men nog maar bij de aanvang van de procedure staat, wordt nu wel belist welke tracés onderzocht dienen te worden.

De heer Koen Helsen begrijpt uit de uitleg van de minister dat er 6+1 tracés weerhouden zijn voor verder onderzoek. Hij is van oordeel dat uit de rapportage van de MER wel zal blijken dat een aantal tracés geen maatschappelijk draagvlak hebben. Het lid vraagt naar een concrete timing en naar de samenstelling van de MER-cel.

De heer Robert Voorhamme heeft de indruk dat er nogal wat onrust leeft bij de bevolking van Zwijndrecht vooral omdat er onzekerheid is omtrent de te volgen MER-procedure. Hij is van oordeel dat niet iedereen weet wat er juist in een strategische MER onderzocht wordt en de draagwijdte ervan kent.

Vele mensen beschouwen ten onrechte de strategische MER als een irreversibele beslissing en menen dat daarmee elk tracé gevat is. Hij pleit ervoor dat er correct gecommuniceerd wordt met de bevolking : zeker over de procedure en over het gewicht van bepaalde elementen moet gecommuniceerd worden. Heel wat mensen uit het actiecomité voelen zich ook ongelukkig omdat ze niet betrokken zijn bij de "klankbordgroepen". Er moet gestreefd worden om ook deze mensen meer te betrekken bij dit dossier.

Concluderend pleit dezelfde spreker dus voor een betere communicatie en betrokkenheid van de bevolking bij dit dossier.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat de Commissie gevat is door vijf verzoekschriften over hetzelfde onderwerp. De indieners hebben hun dossier zeer goed voorbereid en beheersen de materie volledig.

Om tegemoet te komen aan de verzuchting van de heer Robert Voorhamme pleit zij ervoor om in het gemotiveerd antwoord dat deze commissie moet verstrekken aan de indieners aandacht te besteden aan de methodiek en draagwijdte van de strategische MER.

Zij stelt vast dat er nog 7 varianten naar de strategische MER gaan : de indieners van de verzoekschriften vragen drie van deze tracés met name "Zwijndrecht", "Krijgsbaan" en "Oost" om goede redenen te schrappen. Ofwel sluit deze Commissie zich aan bij de visie van de minister om de zeven varianten te laten onderzoeken ; ofwel besluit deze Commissie dat niet doen en kan de Commissie *via een voorstel van resolutie* naar de regering een aantal aanbevelingen formuleren. Ofwel spreekt deze commissie zich *via een gemotiveerd antwoord* (omtrekt het verzoek) rechtstreeks uit, eventueel bij stemming.

Mevrouw Wivina Demeester vraagt de minister een verantwoording waarom de drie bewuste tracés niet geschrapt worden, na het verzoekschrift gehoord te hebben. Er zijn waarschijnlijk grondige redenen om deze tracés niet te schrappen maar dan zou zij die graag vernemen.

De heer Robert Voorhamme repliceert dat de indieners van de verzoekschriften begrijpen dat men in het kader van de Europese regelgeving niets anders kan dan alternatieven naar voor schuiven. Hij stelt vast dat de indieners twee fundamentele redenen invoeren om de drie tracés te schrappen : het gegeven dat er reeds een aantal tracés geschrapt zijn en het feit dat ze van oordeel zijn op basis van een interpretatie van de Europese regelgeving, dat het geen verplichting is om volledigheid na te streven in het aantal te onderzoeken alternatieven.

Aan het eerste fundamenteel bezwaar is door de minister tegemoet getreden. Een aantal tracés werden geschrapt omdat deze tracés niets te maken hebben met vogel- en habitatrictlijnen. Deze tracés konden geschrapt worden. Deze boodschap moet echter klaar en duidelijk gecommuniceerd worden naar de bevolking van Zwijndrecht.

M.b.t. de interpretatie van de Europese regelgeving en specifiek de normering inzake het aantal te onderzoeken alternatieven, is dezelfde spreker van

oordeel dat daaromtrent meer duidelijkheid vereist is. Hij benadrukt echter dat men, gegeven de uitvoering van het Masterplan, geen enkel risico mag lopen. De timing van de realisatie van de Oostereelverbinding is immers cruciaal voor de financiering van dat Masterplan. Men heeft er dus alle belang bij om volstrekte duidelijkheid te hebben omtrent de juiste interpretatie van de bewuste Europese regelgeving.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat de argwaan van Zwijndrecht en Linkeroever is ontstaan door de verklaring van voormalig minister Steve Stevaert op 15 oktober 2002 in het kader van de bespreking van het BAM-decreet in deze commissie dat het "Zwijndrechttracé" het optimale tracé is. De Zwijndrechtvaarders zitten nog steeds met deze stellingname in het achterhoofd en vrezen dat het MER-onderzoek moet bewijzen dat dit gewraakte tracé inderdaad het ideale tracé is.

Bijkomend benadrukken de advocaten die de gemeente Zwijndrecht bijstaan dat de drie betwiste tracés geschrapt mogen worden zonder dat dit voor problemen met de Europese regelgeving zou zorgen.

De heer Ludwig Caluwé verwacht dan ook een duidelijke juridische motivatie waarom de drie bewuste tracés niet kunnen geschrapt worden.

De heer Johan Malcorps herhaalt dat alleen redelijke alternatieven onderzocht moeten worden: Europa kan niet verwachten dat "alle" alternatieven zouden onderzocht worden. Hij verwijst in dit verband naar een mogelijk tracé ten westen van Blokiersdijk dat hijzelf op vraag van Natuurpunt, twee jaren terug had voorgesteld. Minister Stevaert heeft dat toen afgewezen met als argument dat dit tracé veel té duur was. De heer Johan Malcorps pleit voor een dosis gezond boerenverstand in dit dossier: enkel redelijke alternatieven moeten verder onderzocht worden.

Hij verwacht ook een motivatie van de minister omtrent het niet schrappen van de drie gewraakte tracés.

Mevrouw Wivina Demeester citeert uit de mail (van 30 maart 2003) van de heer Van Hove, indiener van het verzoekschrift en lid van het actiecomité van Zwijndrecht. I.v.m. de procedure rond de te weerhouden tracés: "Naar de letter van de regelgeving dienen slechts "redelijke alternatieven" te worden weerhouden. Deze drie tracés brengen geen enkel toegevoegde waarde aan het ganse dossier. Hun grote negatieve impact op de woon-, werk- en re-

creatieomgeving maken dat hier een groot onevenwicht ontstaat tussen het uiteindelijke doel en de mogelijke gevolgen. De "Cel MER" bevestigt dat zulke tracés uit de uiteindelijke Planmer kunnen gehouden worden en dat de enige voorwaarde hiervan een gegronde motivering van deze beslissing is. Gelet op hun impact en de geest van de regelgeving vormt dit geen bijzonder probleem. Te meer daar dit reeds is gebeurd voor een aantal andere tracés."

Mevrouw Wivina Demeester dringt aan dat de minister hierop gemotiveerd een antwoord geeft om de Commissie toe te laten een oordeel te vellen.

Zeker als men verzoekschriften au sérieux wil nemen, – en dit is een serieus onderbouwd verzoekschrift – moet inhoudelijk ingegaan worden op de grond van het verzoekschrift.

Minister Gilbert Bossuyt herhaalt nogmaals dat men aan het begin staat van een procedure die het parlement goedgekeurd heeft. Die procedure heeft als oogmerk op de meest veilige wijze rekening houdend met alle aspecten, belangrijke dossiers tot een goed einde te kunnen brengen. De minister geeft bij het begin van deze procedure aan de MER-cel een aantal opties mee. Deze opties houden zoveel mogelijk rekening met de verschillende aspecten waarin in de Europese richtlijn wordt verwezen.

De minister is verrast door de heftigheid bij de aanvang van deze procedure: welke tracés wel en welke tracés niet. De minister pleit ervoor dat de MER-cel oordeelt over het al dan niet weerhouden van tracés. De minister benadrukt dat de MER-cel de bevoegdheid heeft om hetzij varianten toe te voegen, hetzij varianten te schrappen. Al de geformuleerde opmerkingen worden trouwens ook verwezen naar de MER-cel. Hij wenst in elk geval de garantie dat, met het Deurganckdokdossier in het achterhoofd, dergelijk scenario zich niet meer voordoet.

De minister herhaalt dat hij de timing die vooropgezet werd, strikt wenst te behouden. Hij bevestigt dat het kennisgevingsdossier rond april-mei goedgekeurd zal worden door de MER-cel. In juli-augustus worden de richtlijnen voor het plan-m.e.r. opgesteld. Het is de bedoeling om af te ronden tegen eind 2003.

De heer Johan Malcorps vindt het een goede zaak dat voor zo'n belangrijk infrastructuurdossier een strategische plan-m.e.r.-procedure wordt ingeschoven maar de bedoeling moet wel zijn dat de bevol-

king rechtstreeks betrokken wordt bij de besluitvorming van dit dossier. Hetzelfde lid vindt het goed dat er "inspraak over de inspraak" wordt georganiseerd. Maar men moet dan ook niet verwonderd zijn dat de bevolking radicaal een ander voorstel naar voren schuift, i.c. het middentracé. Men moet nu zeer duidelijk antwoorden wat men daarmee doet. Hij voelt zich nog steeds niet voldoende – juridisch – gewapend om daarop te argumenteren. Hij herhaalt zijn verzoek om een juridisch onderbouwde argumentatie te krijgen waarom deze drie gewraakte tracés absoluut nodig zijn.

Hetzelfde lid verklaart dat de Europese gevoeligheid belangrijk is maar dat men ook niet mag overdrijven. Er is de bescherming van Blokkersdijk die hem nauw ter harte ligt enerzijds, maar anderzijds voelt hij zich ook verantwoordelijk voor de leefbaarheid van de dorpskernen van Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever. Hij pleit dan ook voor een goede afweging en een keuze voor tracés die tegemoetkomen aan beide desiderata met name de bescherming van Blokkersdijk én de leefbaarheid van de dorpskernen.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat het behoud van de drie tracés onvoldoende wordt verantwoord. Gelet op de recente ervaringen (van de laatste jaren) over habitatgebieden en vogelrichtlijnen, verwachtte het lid dat daarover nogal wat juridisch onderzoek gebeurd is. Hij heeft echter de indruk dat men van een periode van té grote lichtzinnigheid terecht gekomen is in een periode van té grote voorzichtigheid. Hij betreurt dat dit dossier niet ten gronde met experts uitgeklaard werd zodanig dat er een richtsnoer voorhanden is om in de toekomst met soortgelijke dossiers tewerk te gaan.

Minister Gilbert Bossuyt herhaalt nogmaals dat de procedure slechts opgestart wordt. Hij benadrukt dat de verschillende tracés rekening houden met de diverse aspecten van de Europese richtlijn. Hij vindt het een subjectieve beoordeling te stellen dat de overheid al dan niet té voorzichtig optreedt. De minister vermeldt dat er een precedent is dat Europa maar al te goed kent. De overheid kiest ervoor om het dossier van de Oosterweelverbinding zeer secuur af te handelen.

Hij geeft toe dat er terechte opmerkingen werden geformuleerd door de indieners van de verzoekschriften. Hij begrijpt echter niet dat men geen vertrouwen heeft in de procedure : waarom laat men de MER-cel op een gefundeerde wijze niet oordelen over het al dan niet weerhouden van de verschillende tracés ? De minister begrijpt de terughoudendheid niet en herhaalt nogmaals dat de be-

zwaren en het nieuwe voorgestelde tracé meegenomen worden naar de MER-cel.

Mevrouw Wivina Demeester benadrukt dat de Commissie zich gemotiveerd dient uit te spreken omtrent dit verzoekschrift.

Zij heeft niet de indruk dat de indieners van het verzoekschrift het Oosterweeldossier op de lange baan willen schuiven. Niemand – ook de burgemeester van Zwijndrecht niet – stelt de Oosterweelverbinding in vraag. De voorganger van minister Bossuyt heeft evenwel duidelijk zijn voorkeur uitgedrukt voor één bepaald tracé. Nu blijkt dat daar verandering in komt omwille van het gegeven dat er een ander tracé wordt voorgesteld.

Zij dringt nogmaals aan dat de commissie een beslissing moet nemen omtrent dit verzoekschrift.

De minister repliceert dat hij duidelijk geschetst heeft welke procedure er doorlopen zal worden. Hij vraagt dat het parlement daarmee zou rekening houden. De uitvoerende macht heeft ook zijn verantwoordelijkheid. Men wordt geconfronteerd met een procedure die maakt dat wat voorgelegd wordt op een zeer brede manier zal onderzocht en afgewogen worden door een onafhankelijke cel van deskundigen. Als er daarin geen vertrouwen is en het parlement op basis van een verzoekschrift een beslissing wenst te nemen, dan heeft dit enorme consequenties. De minister dringt aan om vertrouwen te schenken aan de voorgeschreven procedure. De regering heeft zeker oor naar de belangen van de betrokken inwoners.

Mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh is van oordeel dat de minister goed geluisterd heeft naar de desiderata van de verzoekers. Getuige daarvan is het feit dat het voorstel van het actiecomité, met name het "middentracé" toegevoegd wordt aan het lijstje van te onderzoeken tracés. Dit betekent toch dat rekening wordt gehouden met de bekommernis van de inwoners. Zij heeft alle vertrouwen in de goede afwikkeling van dit dossier.

De voorzitter benadrukt nogmaals dat naar een conclusie moet gestreefd worden. Volgens artikel 4 van het bijzonder decreet omtrent de verzoekschriften heeft de verzoeker recht op een *gemotiveerd antwoord*. Deze bepaling impliceert dat de commissie zich ook effectief uitspreekt over het verzoek in de vorm van een conclusie en dat er redenen worden aangegeven waarom men zich in de ene of de andere zin uitspreekt.

Mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh stelt voor dat de commissie zich schaart achter het antwoord van de minister.

De minister verklaart dat hij niet aan de commissie vraagt om in dit dossier te trancheren. Hij stelt dat de regering rekening houdt met de desiderata van het verzoekschrift. Het bewijs daarvan is het gegeven dat dit verzoekschrift overgemaakt wordt aan de MER-cel.

De heer Johan Malcorps verklaart dat hij enerzijds ook vertrouwen heeft in de minister en de te volgen procedure maar anderzijds geneigd is om wel in te gaan op de duidelijke vraag van de indieners van de verzoekschriften om die drie tracés niet mee te nemen.

Het lid engageert zich om een voorstel van gemotiveerd antwoord voor te bereiden dat dan in een volgende commissievergadering ter beslissing aan de commissie wordt voorgelegd. Hij pleit ervoor om terzake een duidelijke aanbeveling aan de minister en de MER-cel te geven.

De heer André Denys stelt voor als aanbeveling te formuleren dat de regering dit verzoekschrift en het middentracé meeneemt in het MER-onderzoek. Hij vindt dit een conclusie die volledig in de lijn ligt van het verzoekschriftendecreet.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat dit een kringredenering is. Het verzoekschrift vraagt zeer duidelijk de drie tracés te schrappen. Als men die aanbeveling volgt, betekent zulks dat de drie tracés niet in de MER opgenomen worden.

De heer Robert Voorhamme wijst op het gevaarlijk precedent dat zou gecreëerd worden indien het parlement in de toekomst in een procedure voor grote infrastructuurwerken – waar strategische MER's over alternatieven aan de orde zijn – voortijdig zou ingrijpen door de regering tot een beslissing te dwingen via een resolutie. Hij vindt dit een zeer gevaarlijk precedent : men kan zich dan verwachten dat in de toekomst bij elk groot infrastructuurwerk goed georganiseerde actiegroepen via een toevallige meerderheid in een parlamentscommissie in procedures die bovendien door het parlement zelf vastgelegd werden, kunnen ingrijpen.

Hetzelfde lid is trouwens van oordeel dat de motivatie in de verzoekschriften niet toelaat om te concluderen dat de bewuste trajecten geschrapt dienen te worden.

Er is bovendien een misverstand over het zogenaamde bindende karakter van een strategische MER : men schat dat karakter verder in dan wat het in feite is. Achteraf moet er een beslissing worden getroffen die nog in dit parlement kan gecontesteerd worden.

Concluderend vindt de heer Robert Voorhamme het in deze omstandigheden aangewezen dat de bekommernissen van het verzoekschrift worden overgemaakt aan de MER-cel en dat de parlementaire commissie zich niet mengt in de ambtelijke procedure die het parlement zelf heeft opgelegd. Het lid is van mening dat door zich nu te mengen in dit dossier, de procedure ondergraven wordt. Hij heeft weliswaar oor naar het verzoekschrift maar het belangrijkste argument dat de indieners naar voren schuiven, is dat het om "redelijke" alternatieven moet gaan. Dat houdt in dat de commissie een subjectieve appreciatie moeten maken over wat onder redelijke alternatieven dient te worden verstaan, zonder dat deze commissie objectieve maatstaven kreeg voorgelegd die toelaten te meten wat redelijke alternatieven kunnen zijn. Dat is juist de opdracht van de strategische MER.

Het staat bovendien de parlamentsleden vrij om recht van inzage te krijgen in het volledige dossier van de strategische MER, eens dit is afgewerkt. Dan kan men een beoordeling maken over deze MER en controleren of alle alternatieven op dezelfde grondige wijze beoordeeld werden en of rekening werd gehouden met het criterium leefbaarheid.

Desgevallend kan het parlement de beslissing die de regering dient te treffen, bijsturen. Maar hij kant zich tegen het voorstel om nu als commissie voortijdig te interveniëren.

De heer Koen Helsen sluit zich aan bij de heer Voorhamme : men moet vertrouwen hebben in de procedure. Het voorstel van het actiecomité – het middentracé – wordt meegenomen en bovendien is het overduidelijk dat er weinig draagvlak is voor de drie gewraakte tracés. De MER-cel heeft echter zeer duidelijk de bevoegdheid om tracés te schrappen en tracés toe te voegen. Hij sluit zich aan bij het voorstel van de heer André Denys om het verzoekschrift en het nieuw tracévoorstel van de indieners van de verzoekschriften aan de MER-cel over te maken.

De heer Pieter Huybrechts vraagt of de heer Helsen het standpunt van alle meerderheidsfracties inclusief Agalev verkondigt.

De heer Johan Malcorps herhaalt dat hij zijn voorstel handhaaft en zich engageert om een ontwerp-antwoord op het verzoekschrift te formuleren. Hij is het wel eens dat een parlement zich niet kan uitspreken over één bepaald tracé ; hij wenst zich niet in de plaats te stellen van de MER-cel wat echter niet impliceert dat er geen uitspraken kunnen gedaan worden over de tracés. Hij wenst evenals de heer Caluwé verder te gaan en een aantal concrete aanbevelingen te formuleren omtrent redelijke tracés. Hij geeft toe dat dit voor interpretatie vatbaar is.

Mevrouw Wivina Demeester concludeert dat de heer Malcorps samen met beide verslaggevers een ontwerp van gemotiveerd antwoord zal formuleren waarover de commissie zich tijdens een volgende zitting zal uitspreken.

De minister vermeldt dat er een strikte timing dient gevolgd te worden : het kennisgevingdossier wordt ter goedkeuring aan de MER-cel in april-mei voorgelegd. Als de commissie zijn tijd neemt voor dit verzoekschrift, is het eind april/ begin mei. De procedure voorziet dat in juli en augustus de richtlijnen voor het plan-m.e.r. opgesteld worden ; het is de bedoeling om tegen eind 2003 af te ronden.

De commissievoorzitter repliceert dat de Commissie zich op 24 april zal uitspreken omtrent dit verzoekschrift.

De heer André Denys vraagt of er een beletsel is dat de procedure die de minister geschetst heeft, start. Hij is van oordeel dat aanbevelingen van het parlement de procedure niet opschorten. Ieder heeft zijn rol en zijn verantwoordelijkheid.

– *Vergadering van donderdag 24 april 2003*

Zoals afgesproken, werd door de heer Johan Malcorps een ontwerp van antwoord geformuleerd. Dit ontwerp werd voorafgaand aan deze vergadering doorgemailed aan de leden van de commissie.

Ter zitting werd eveneens een document uitgaande van het Actiecomité Zwijndrecht rondgedeeld. Het betreft een advies van het advocatenkantoor dat het Actiecomité bijstaat. Het advies handelt over de vraag of *alle* alternatieven voor een bepaalde actie moeten opgenomen worden in de milieueffectenrapportage, dan wel dat voordien reeds een selectie kan worden doorgevoerd, en zo ja op welke gronden ?

De heer Johan Malcorps licht omstandig zijn ontwerp van te formuleren antwoord toe. Hij stelt enerzijds vast dat het uitgangspunt de Oosterweelverbinding in het kader van het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit is en door geen enkele betrokken partij in vraag wordt gesteld.

De discussie draait dus over de uitvoeringsmodaliteiten. Iedereen is het eens over de werkwijze : het feit dat er met een plan-m.e.r. wordt gewerkt.

De twee laatste paragrafen van zijn ontwerp van antwoord zijn het belangrijkste :

"De Commissie verzoekt de Vlaamse regering alle vanuit technisch en financieel oogpunt redelijke tracé-varianten te laten onderzoeken om te voldoen aan alle vereisten van de Europese regelgeving inzake speciale beschermingszones en om toe te laten een tracékeuze te maken die voor mens en milieu het voordeligst zal zijn.

De Commissie vraagt de Vlaamse regering evenwel niet nodeloos tracé-varianten te betrekken in het toekomstig openbaar onderzoek, waarvoor het maatschappelijk draagvlak omwille van het al te grote impact op de leefbaarheid, manifest ontbreekt."

Verwijzend naar de teksten die bezorgd werden door het Actiecomité en het advocatenkantoor, is de heer Malcorps van oordeel dat de teneur is dat alle mogelijke alternatieven beschikbaar moeten gesteld worden maar dat er toch een selectie kan uit worden gemaakt. Hij is van oordeel dat hij in zijn ontwerp van antwoord volledig in de lijn zit van de strekking van het advies van dit advocatenkantoor.

Hij verduidelijkt dat hij niet gekozen heeft voor de optie om de drie tracés eruit te lichten omdat dit de taak is van de MER-cel. Maar het lid wil wel duidelijk tegemoetkomen aan de indieners van de verzoekschriften door tracé-varianten waarvoor geen maatschappelijk draagvlak is niet nodeloos mee te sleuren.

Het lid besluit dat voorliggend antwoord een compromis is waarbij men geen procedurefouten maakt én tegemoetkomt aan de verzoekschriften door een duidelijk signaal te geven aan Zwijndrecht. De minister heeft weliswaar een signaal gegeven door het middentracé op te nemen. De heer Malcorps wil wel niet zo ver gaan door de drie gewraakte tracés eruit te lichten maar hij wenst wel een duidelijk signaal te geven door in de laatste paragraaf te vermelden dat tracés die geen maat-

schappelijk draagvlak hebben, niet te betrekken in het toekomstig openbaar onderzoek.

De heer Jean Geraerts verklaart dat de Vlaams-Blokfractie zich steeds afzijdig heeft gehouden omtrent dit verzoekschrift omdat dit verzoekschrift specifiek handelt over een aantal tracés. Het Vlaams Blok is van oordeel dat de Oosterweelverbinding er niet moet komen.

De heer Koen Helsen heeft problemen met de laatste paragraaf in het ontwerp van antwoord zoals geformuleerd door de heer Malcorps. Men moet opletten voor procedurefouten : men zal met zeven varianten naar de strategische MER gaan. Hij stelt zich de vraag – ook als hij het advies van het advocatenkantoor dat het Actiecomité bijstaat, leest en het begrip "redelijkerwijze" in ogenschouw neemt – of de voorgestelde oplossing van de heer Malcorps wel haalbaar is. De heer Malcorps stelt voor de drie tracés wel mee te nemen naar de plan-m.e.r. maar ziet te betrekken in het openbaar onderzoek. Hij stelt zich de vraag of dit naar procedure toe mogelijk is.

De heer Ludwig Caluwé is verbaasd te horen dat het Vlaams Blok gekant is tegen de Oosterweelverbinding en dus ook in Antwerpen in de oppositie wenst te blijven en verantwoordelijk wil zijn voor de files in en rond Antwerpen.

De heer Jean Geraerts repliceert dat met de huidige verbindingen maximaal te gebruiken, er geen nood is aan de Oosterweelverbinding.

De heer Ludwig Caluwé vraagt hoe hij dit toekomstig openbaar onderzoek moet interpreteren : gaat dit over het "post plan-Mer" of gaat het over een gedeelte van de plan-Mer dat publiek wordt gevoerd ?

Hij benadrukt dat hij uitdrukkelijk voorstander is om de drie gewraakte tracés niet verder te onderzoeken in de plan-m.e.r. Hij betreurt ook dat in tegenstelling tot de gemaakte afspraken in deze Commissie de plan-m.e.r. al gestart is.

De minister repliceert dat hij uitdrukkelijk gevraagd heeft aan de Commissie om de plan-m.e.r. op te starten.

De heer Ludwig Caluwé ontkent dat. Hij stelt dat hij geen uitdrukkelijke vraag in die zin gehoord heeft.

Het lid stelt dan ook voor om in de conclusies van de Commissie op te nemen dat de Commissie betreurt dat men gestart is met de plan-m.e.r.

Mevrouw Wivina Demeester, commissievoorzitter, verklaart dat het uitdrukkelijk verzoek van de minister om te starten met de plan-m.e.r. niet terug te vinden is in het ontwerpverslag. Indien de minister het wenst, kan er naar de bandopnames worden geluisterd om uitsluitel te geven.

De minister vermeldt dat hij uitdrukkelijk gevraagd heeft om de plan-m.e.r. op te starten omwille van de timing. Hij verklaart dat er parlementair een procedure vastgelegd werd om met grote veiligheid te kunnen optreden in dergelijke belangrijke dossiers die sociale impact hebben. Hij is ontgoocheld dat in dit dossier nu al vanaf het begin van de procedure men de indruk geeft dat er al keuzes gemaakt zijn. Men is blijkbaar bang om alle alternatieven deskundig te laten onderzoeken door een onafhankelijke commissie.

Hij verklaart dat hij de inspraak van de mensen en i.c. het Actiecomité belangrijk vindt en zal organiseren door hen op te nemen in de klankbordgroepen.

Hij kant zich echter tegen een mogelijke coalitie van degenen die geen Oosterweelverbinding wensen en zij die deze verbinding elders willen om dit dossier in het honderd te laten lopen ...

Zo verneemt hij pas vandaag dat het Vlaams Blok gekant is tegen een Oosterweelverbinding.

De minister verklaart dat hij aan de MER-cel voorlegt wat hij moet voorleggen om een dergelijke procedure tot een goed einde te brengen.

Mevrouw Wivina Demeester, commissievoorzitter, verklaart dat deze Commissie een antwoord moet formuleren naar de indieners van de verzoekschriften. Blijkbaar is echter niet iedereen akkoord met het voorliggende antwoord van de heer Malcorps. Ook de minister kan zich blijkbaar daarin niet vinden.

De heer Koen Helsen stelt voor om de laatste paragraaf van het ontwerp van antwoord zoals opge maakt door de heer Johan Malcorps te schrappen. Voor het overige draagt dit ontwerp wel zijn goedkeuring weg.

De minister sluit zich aan bij de visie van de heer Helsen.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat de Commissie zich maar bij stemming moet uitspreken over het antwoord dat omtrent deze verzoekschriften geformuleerd dient te worden. Hij herhaalt dat hij wenst in te schrijven dat "de Commissie betreurt dat de Vlaamse regering de procedure voor de opmaak van de plan-m.e.r. reeds gestart is zonder de besluitvorming van de Commissie omtrent de verzoekschriften af te wachten. Meer in het bijzonder betreurt de Commissie dat de Vlaamse regering beslist heeft om voornoemde tracé-varianten waarvoor geen maatschappelijk draagvlak bestaat toch het voorwerp te laten uitmaken van de plan-m.e.r.".

De heer Robert Voorhamme verklaart dat hij ook voorstander is om de laatste paragraaf van het ontwerp van antwoord zoals opgemaakt door de heer Johan Malcorps te schrappen. Hij verklaart dat het parlement zich moet hoeden om slechts uitspraken te doen die als objectiverende uitspraken kunnen beschouwd worden. De laatste paragraaf is een interpretatieve en dus geen objectiverende uitspraak. Wat zijn nodeloze tracé-varianten ? Wat is een voldoende maatschappelijk draagvlak ? Wie bepaalt of er een voldoende maatschappelijk draagvlak is ? Dat zijn precies de dingen die door de MER-cel moeten onderzocht worden. Met alle respect voor de beweegredenen van de indieners van de verzoekschriften waarschuwt de heer Robert Voorhamme voor het precedentkarakter van dit soort van paragrafen. Als parlement moeten we onze verantwoordelijkheid nemen en dat betekent niet automatisch alle vragen overnemen. De laatste paragraaf getuigt van onvoldoende vertrouwen in een procedure die het parlement zelf vastgelegd heeft.

Hijzelf heeft er vertrouwen in dat het onderzoek duidelijk zal aanwijzen dat een aantal tracés omwille van effecten op leefomgeving enzovoort, niet zullen weerhouden worden.

Mevrouw Wivina Demeester stelt vast dat er drie standpunten ter tafel liggen. Er is het ontwerp zoals opgesteld door de heer Malcorps. Een aantal leden stellen voor de laatste paragraaf van dit ontwerp te schrappen ; de heer Caluwé stelt voor om een paragraaf toe te voegen.

4. Besluit

Het voorstel van de heer Ludwig Caluwé om een paragraaf aan het ontwerp van antwoord (geformuleerd door de heer Johan Malcorps) toe te voegen, wordt met 6 stemmen bij 1 onthouding, tegen 4 verworpen.

Het voorstel van de heren Ludwig Caluwé en Johan Malcorps om in de laatste paragraaf te verduidelijken "de betwiste tracé-varianten niet te betrekken in het onderzoek van de plan-m.e.r." wordt met 7 stemmen bij 1 onthouding, tegen 5 verworpen.

Het ontwerp van antwoord zoals geformuleerd door de heer Malcorps, mits schrapping van de laatste alinea, wordt met 7 stemmen, bij 1 onthouding tegen 5 aangenomen.

Dit antwoord wordt opgenomen als bijlage 3 bij dit verslag en wordt medegedeeld aan de hoofdindieners van de verzoekschriften.

De verslaggevers,

De voorzitter

Ludwig CALUWÉ

Wivina

Koen HELSEN

DEMEESTER- DE MEYER

BIJLAGE 1

Tekst van het verzoekschrift van de heren Willy Minnebo, Dany Van Hove en Alain T'Syen

Zwijndrecht, 20 februari 2003

Aan de Voorzitter van het Vlaams Parlement
Dhr. N. De Batselier
1011 BRUSSEL

Mijnheer de Voorzitter,

Met het oog op een duurzame en snelle oplossing voor de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen, willen wij het Vlaams Parlement en de bevoegde commissie via dit verzoekschrift graag wijzen op mogelijke toekomstige ontsporingen bij de behandeling van dit dossier, die juridische betwistingen met zich zouden kunnen meebrengen, als zijnde strijdig met de geest en de letter van het toepasselijke decretale kader en de algemene rechtsbeginselen.

Principieel zijn er een aantal fundamentele bemerkingen te maken in deze optiek zowel qua het onderwerp van de te volgen procedure als inzake de modaliteiten.

1. Het onderwerp van de procedure

Sedert geruime tijd is bij de inwoners van Zwijndrecht en Linkeroever grote ongerustheid en verontwaardiging gegroeid omtrent de plannen in verband met de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen via de zogenaamde ‘Oosterweelverbinding’. Als inwoners zijn zij niet tegen een sluiting van de kleine ring, indien deze noodzakelijk mocht blijken. Wel verzetten zij zich tegen onrealistische plannen die een grote negatieve impact zullen hebben op de bestaande bewoning, de natuur en de werk- en recreatiemogelijkheden in onze gemeente. Onlangs werden wij als inwoners op de hoogte gebracht van het feit dat het onderzoek naar het meest geschikte tracé voor deze ‘Oosterweelverbinding’ kortelings van start zal gaan, dit door de opmaak van een ‘Strategisch Milieueffectenrapport’.

Het gebruik van deze ‘nieuwe’ procedure bij projecten van deze omvang, zal voor alle betrokkenen meer zekerheid bieden dat de meest aanvaardbare oplossing wordt gekozen. Dit kan dan ook slechts gebeuren wanneer alle ‘redelijke’ alternatieven in beschouwing worden genomen. Op deze manier kan de overheid zorgen voor een duurzame oplossing met een groot maatschappelijk draagvlak.

Het is dan ook van het allergrootste belang dat, bij de start van de procedure van het Strategisch Milieueffectenrapport, een gedegen afweging zou gebeuren van alle alternatieven die mogelijks in deze procedure moeten worden opgenomen. Op deze manier vermijdt men, zowel tijdens het verloop van de procedure als bij de beslissing rond het uiteindelijke

resultaat, mogelijke betwistingen die dit dossier kunnen vertragen of erger, de betrokken overheden zouden dwingen om het geleverde onderzoek opnieuw te beginnen.

In het ‘Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening, inzake het Ontwerp van Decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 (Stuk 1312 (2001-2002) nr.2)’, wordt onder meer uitdrukkelijk gesteld dat :

“De bevolking, noch de overheid of de opdrachtgever hebben baat bij een lange en dure rapportage die dan nog niet tot de gewenste informatie leidt”

“Er wordt dan ook gepoogd de inhoud van de m.e.r. zo te sturen dat de verkregen informatie relevant is”

Als doelstelling wordt aangehaald : “Meer in detail moeten de rapportages leiden tot een systematisch en zo volledig mogelijk onderzoek van de effecten, tot het onderzoek naar mens- en milieuvriendelijke alternatieven, en tot het voorstellen van allerlei effectmilderende maatregelen.”

In concreto dient de aanduiding van de verschillende tracés, die in het vermelde onderzoek zullen worden opgenomen, getoetst aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Zowel de niet-opname van ‘redelijke’ alternatieven als de opname van ‘onredelijke’ tracés, zijn dan ook handelingen die te allen tijde moeten worden vermeden. Fundamenteel betreft het hier immers het vertrouwen van de burger in het handelen van de overheid, wat in een moderne maatschappij één van de hoekstenen van de democratie uitmaakt.

Het is dan ook van het allergrootste belang te bepalen wat wordt verstaan onder de term ‘redelijke alternatieven’. De inhoud van dit begrip wordt enerzijds bepaald door de voorliggende procedure zelf. Binnen de procedure van het ‘Strategisch Milieueffectenrapport’ wordt uitgegaan van de beoordeling van de impact van het voorgestelde project op het milieu (natuur en mens). De redelijkheid van de alternatieven wordt dan ook bepaald door het evenwicht tussen de primaire doelstellingen van het project enerzijds en de impact op de natuur en de woon-, werk- en recreatieomgeving binnen de invloedzone van het project anderzijds. De bepaling van de ‘redelijkheid’ moet ervoor zorgen dat tijdens het onderzoek een aantal evenwaardige en realiseerbare oplossingen kunnen worden beoordeeld. Het toevoegen van een aantal ‘niet-redelijke’ alternatieven betekent geen meerwaarde voor de procedure. Meer nog, het aanhouden van ‘niet-redelijke’ alternatieven betekent een breuk in het vertrouwen tussen burger en overheid, een breuk in het geloof in een rechtvaardig overheidsoptreden en het vermoeden van een foute aanwending van gemeenschapsgelden (i.c. door onderzoek te laten voeren naar tracés die niet realiseerbaar zijn, tenzij men geen rekening zou houden met de gerechtvaardigde verwachtingen van de burger). Binnen de huidige procedure werd reeds door verschillende beleidsverantwoordelijken gesteld dat minstens twee van de voorgestelde tracés (i.c. tracé ‘Zwijndrecht’ en ‘Krijgsbaan’) een dusdanige negatieve impact zullen hebben op de huidige ruimtelijke invulling, dat ze niet in aanmerking kunnen komen als mogelijk te realiseren tracé.

In het Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening d.d. 26 november 2002 staat : “Dit alles moet volgens de minister leiden tot een beslissing die rekening houdt met alle betekenisvolle milieu- en veiligheidseffecten van een voorgenomen actie en haar alternatieven en die een keuze inhoudt voor de voor mens en milieu minst nadelige, minst hinderlijke en minst risicovolle oplossing”.

Anderzijds dient de redelijkheid van de voorgestelde alternatieven beoordeeld op grond van de maatschappelijke aanvaarding van de voorstellen. In de loop van dit dossier hebben immers een aantal beleidsverantwoordelijken gesteld dat tracés, die nu of in de toekomst niet kunnen rekenen op een voldoende maatschappelijk draagvlak, niet zullen weerhouden worden als definitief resultaat. De reactie van het gemeentebestuur van Zwijndrecht, ondersteund door een petitie van 24.000 handtekeningen, heeft overduidelijk aangetoond dat voor de tracés ‘Zwijndrecht’ en ‘Krijgsbaan’ geen voldoende maatschappelijk draagvlak is te vinden, niet nu en niet in de toekomst.

In deze optiek lijkt het dan ook aangewezen de tracés ‘Krijgsbaan’ en ‘Zwijndrecht’ uit de procedure te houden als zijnde niet redelijk. Tezelfdertijd dient evenwel nagegaan of alle redelijke alternatieven in het toekomstig onderzoek wel zijn opgenomen.

Voorafgaand is steeds gesteld dat elkeen zelf alternatieven mocht aanbrengen, indien zij realistisch, realiseerbaar en redelijk waren. Onder deze kwalificatie valt zeer zeker het zogenaamde ‘Middentracé’ dat op initiatief van de gemeente Zwijndrecht werd ontwikkeld. Dit tracé voldoet immers niet alleen aan alle gestelde randvoorwaarden maar ook aan de verwachtingen van de inwoners van Zwijndrecht. Het is dan ook niet meer dan logisch dat dit tracé wordt opgenomen bij de start van de Smer en kan genieten van eenzelfde objectieve beoordeling.

Daarnaast werd zowel door het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen, de gemeenteraad van Zwijndrecht, de betrokken actiecomités (Actiecomité Zwijndrecht en het Platform Linkeroever voor het juiste tracé) als andere betrokken verenigingen of organisaties (zowel op economisch vlak als inzake milieu en natuur), aangedrongen om een mogelijke oplossing voor de huidige problematiek op een ruimer Vlaams vlak te onderzoeken.

Het is niet realistisch de zogenaamde ‘Oosterweelverbinding’ te beschouwen als DE oplossing voor de ganse problematiek. Zij kan hierin een wezenlijk onderdeel vormen maar dient aangevuld met infrastructurele maatregelen op andere plaatsen en het onderzoek en implementatie van andere vervoersmodi.

Heel concreet kan in dit opzicht worden gedacht aan een inpassing van de Liefkenshoek-tunnel, een gericht gebruik van de Westerscheldetunnel ter hoogte van Terneuzen, enzovoort. Via deze oplossingen wordt het mogelijk het doorgaand verkeer reeds ver van Antwerpen in de juiste richting te loodsen, zodat een mogelijk knooppunt rond Antwerpen wordt vermeden. Op deze manier kan de ‘Oosterweelverbinding’ ook een meer realistische uitwerking krijgen. Dit lijkt de enige manier om tot een duurzame oplossing te komen, die ook ecologisch en sociaal aanvaardbaar is.

“Het begrip ‘alle alternatieven’ wordt door de Europese commissie dan ook zeer ruim geïnterpreteerd. In het geval van het Deurganckdok ging het o.m. om de verbinding Vlissingen-Terneuzen die niet onderzocht was. Dit geeft aan dat de Europese overheid de

schaal waarop alternatieven moeten worden gezocht, veel ruimer bekijkt dan men in Vlaanderen gewend is”, aldus het Briefadvies van de Provinciale MiNa-Raad over de S-MERprocedure met betrekking tot het Masterplan d.d. 12 december 2001.

Hieruit mag op de eerste plaats duidelijk blijken dat ook op een ruimere schaal mogelijke oplossingen moeten worden gezocht. Daarnaast blijkt ook dat onder het begrip ‘alle alternatieven’ ruimere oplossingen moeten worden verstaan, eerder dan oplossingen die geen maatschappelijk draagvlak hebben en waarvan de impact op leefmilieu en mens van dusdanige aard zullen zijn dat er een onevenwicht ontstaat tussen doel en middel.

Op dit vlak en in de context van de hierboven weergegeven toelichting, stellen wij ons dan ook drie fundamentele vragen, die dan ook vooraf een gemotiveerde oplossing moeten krijgen.

Wordt, in het licht van een gedegen en evenwichtige behandeling van dit dossier, het zogenaamde ‘Middentracé’ mee opgenomen in de studie (Smer) ?

Worden, in het licht van een lange-termijn-visie en het zoeken naar daadwerkelijke duurzame oplossingen, ook alternatieven opgenomen die zich situeren op een ruimer vlak en die complementair zijn aan de zogenaamde ‘Oosterweelverbinding’, zoals concreet de Liefkenshoektunnel en de Westerscheldetunnel ? Worden in ditzelfde kader de weerhouden tracés van de zogenaamde ‘Oosterweelverbinding’ herbekeken, dit met het oog op het uitwerken van een ‘tracé op maat’ ?

Worden, in het licht van de letter en de geest van het voorliggend decretaal kader en met kennis van de stellingname van verschillende beleidsverantwoordelijken, de tracés ‘Zwijndrecht’ en ‘Krijgsbaan’ als ‘niet-redelijk’ gekwalificeerd en als dusdanig **niet** mee opgenomen in het voorliggende onderzoek ? Indien punt 1 en/of 2 worden gerealiseerd, lijken voldoende redelijke en haalbare alternatieven aanwezig om te komen tot een grondige en gedegen evaluatie binnen de Smer, zodat hiervoor de tracés ‘Zwijndrecht’ en ‘Krijgsbaan’ niet weerhouden hoeven te worden.

2. De modaliteiten van de procedure

Naast het onderwerp van de procedure, m.n. de aanduiding van de verschillende tracés die aan het vergelijkend onderzoek zullen onderworpen worden, dient binnen het verdere verloop van de procedure ook op voorhand een duidelijke stellingname genomen met betrekking tot drie grote principes die inherent deel uitmaken van deze Smer-procedure en een goed overheidsoptreden : m.n. de objectiviteit van het onderzoek, de informatieverstrekking aan alle betrokkenen en tot slot de participatie van alle betrokkenen in het ganse proces.

de gewaarborgde objectiviteit van de procedure

In het Verslag aan de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening van 26 november 2002 wordt onder punt 6 uitdrukkelijk gesteld dat : “M.e.r. en v.r. moeten zorgen voor een tweede, onafhankelijke en deskundige stem die weerklinkt naast de opinie van de initiatiefnemer. Daarom moet de studie worden verricht door een wetenschappelijk onafhankelijk team dat een interdisciplinaire aanpak volgt...”. Ook in het decreet zelf wordt verschillende malen de nadruk gelegd op de onafhankelijkheid van het onderzoeksteam.

In het voorliggende dossier moet echter worden vastgesteld dat TV SAM, als auteur van vier mogelijke tracés, ook een rol krijgt toebedeeld binnen het deskundig onderzoek van de Smer. Dit moge blijken uit het organogram zoals voorgesteld in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie d.d. 14 november 2002. In deze hoedanigheid zal TV SAM zowel rechter als betrokken partij zijn, waarbij vooral de technische evaluatie éénzijdig door haar zal gebeuren. Dit legt een bijzonder zware hypotheek op de ganse procedure en kan aanleiding geven tot toekomstige juridische betwistingen van het uiteindelijke resultaat. Hiermede wordt immers één van de meest fundamentele rechtsbeginselen geschonden.

Het kan immers worden betwijfeld of de evaluatie door TV SAM van de ‘eigen’ tracés (althans diegene die zullen weerhouden worden voor de Smer-procedure) even grondig zal gebeuren als voor opties die door andere partijen worden aangebracht. Het feit dat TV SAM tijdens de voorbereidende fase steeds naliet oor te hebben voor de gerechtvaardigde eisen en verwachtingen van inwoners en gemeentebestuur, versterkt alleen maar deze twijfels.

Ook inzake de criteria, op basis waarvan de beoordeling en vergelijking tussen de verschillende tracés zal gebeuren, bestaat nog heel wat onduidelijkheid. Alhoewel deze m.i. evenwaardig worden opgesomd in het decretaal kader, werd in de verschillende besprekingen van de bevoegde commissie bijna uitsluitend de nadruk gelegd op de impact van de oplossingen op de aanwezige natuur (waaronder Blokkersdijk). De gevolgen voor de bewoning (leef-, recreatie- en werkomgeving) worden eerder bestempeld als aanvaardbaar binnen een gedwongen compromis.

Hierdoor wordt voorbij gegaan aan de eigenlijke doelstellingen van deze procedure en dus tekort geschoten in de eigenlijke uitwerking. Een duidelijke voorafgaande aflijning van de verschillende criteria en hun waardebeoordeling is dan ook onontbeerlijk om te komen tot een objectieve en algemeen aanvaarde evaluatie.

Informatie en participatie (inspraak)

Een belangrijk rechtsbeginsel is de doorzichtigheid van het overheidsoptreden. Zeker in dossier met een dusdanige omvang als het onderliggende ontwerp, is het dan ook bijna vanzelfsprekend dat alle betrokkenen tijdig en volledig worden geïnformeerd over het verloop van de procedure. Zoals reeds hierboven aangehaald, hebben verschillende beleidsverantwoordelijken tijdens de afgelopen maanden herhaald dat slechts deze tracés kunnen weerhouden worden die beschikken over een voldoende maatschappelijk draagvlak. Dit maatschappelijk draagvlak kan echter maar worden verwezenlijkt indien op een open en volledige manier de verschillende elementen van het dossier tijdig worden toegelicht aan alle betrokkenen (niet alleen overheden maar ook inwoners). Tot op dit moment werd dit dossier gekenmerkt door een groot gebrek aan communicatie wat heeft geleid tot (gerechtvaardigde)

achterdocht. Bij de realisatie van een project met deze omvang is het van belang de instemming en medewerking te bekomen van elkeen ; ook de inwoners die rechtstreeks of onrechtstreeks zouden kunnen worden geïmpacteerd. Tot op dit moment is dit bijna steeds principieel geweigerd. Er moet dan ook worden overwogen om op geregelde tijdstippen informatievergaderingen te organiseren of andere informatiekkanalen te voorzien, waar alle betrokkenen worden geïnformeerd. Alleen het gemeentebestuur heeft in deze haar verantwoordelijkheid genomen, en de bevolking geïnformeerd middels het gemeentelijk informatieblad en een reeks informatievergaderingen.

Naast het verkrijgen van de benodigde informatie, is het ook van groot belang de nodige inspraakmogelijkheden te voorzien voor elke betrokkene. Alleen op deze manier kan men komen tot een volwaardig partnership tussen burger en overheid en kunnen duurzame en maatschappelijk aanvaardbare oplossingen worden uitgewerkt.

Tot op dit moment is hiermede geen rekening gehouden in hoofde van de inwoners van het betrokken gebied. Tot nu toe werd door de bevoegde minister elk gesprek geweigerd met een delegatie van deze inwoners. De verwachtingen van de inwoners, zoals geformuleerd in een petitie met 24.000 handtekening, gemeenteraadsbeslissingen van Zwijndrecht, een motie van de Antwerpse Provincieraad en van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen, werden tot nu toe steeds door de beleidsverantwoordelijken naast zich neer gelegd.

In dit kader kan worden opgemerkt dat de aanleg van welke verbinding dan ook een bijkomende hypotheek zal leggen op het leefmilieu in dit reeds zwaar belaste gebied, en dit ondanks eventuele maatregelen die de hinder proberen te beperken. Toch wil iedereen op een constructieve manier samenwerken om te komen tot een duurzame oplossing. De gerechtvaardigde eis, ondersteund door 24.000 handtekeningen om onaanvaardbare tracés zoals 'Zwijndrecht' en 'Krijgsbaan' niet in het onderzoek op te nemen, bleven tot nu toe zonder gevolg. Deze houding kan op geen enkel begrip rekenen bij de bevolking.

Binnen het decretaal kader wordt tevens voorzien in de oprichting en consultatie van 'klankbordgroepen'. Tot grote verbazing zal hierin geen plaats worden voorzien voor een rechtstreekse vertegenwoordiging van de inwoners zelf. Dit zal moeten lopen via het gemeentebestuur. Andere belangengroepen worden evenwel wel opgenomen. Dit is een miskenning van het recht op een onmiddellijke inspraak in de ganse procedure.

Samengevat kunnen volgende fundamentele bemerkingen worden gemaakt inzake het eigenlijke verloop van de procedure :

De objectiviteit van het onderzoek moet ten allen tijde worden gewaarborgd. Kan in deze visie TV SAM dan ook de rol vervullen van rechter en partij ? Een objectieve evaluatie van de verschillende tracés is slechts mogelijk wanneer hiervoor een onafhankelijke derde wordt aangesteld.

De evaluatie binnen de voorgestelde procedure moet gebeuren op grond van vooraf vastgelegde criteria en hun waardebeoordeling. Is het niet aangewezen om, vóór de start van de procedure, de te gebruiken criteria in alle openbaarheid vast te leggen, tesamen met hun waardebeoordeling ? Worden in de loop van de procedure voldoende controlemomenten vastgelegd waarbij de objectiviteit kan worden beoordeeld door elke geïnteresseerde betrokkene ? Worden regelmatig vooruitgangsrapporten gepubliceerd waarbij de objectiviteit

van de evaluatie kan worden nagegaan ? In welke mate kunnen de beleidsverantwoordelijken waarborgen dat de impact op mens en natuur evenwichtig zal gebeuren en wat zal doorslaggevend zijn bij een definitieve beoordeling ?

Worden in de loop van de procedure informatie- en communicatiekanalen voorzien, die zowel naar de betrokken besturen als naar de inwoners op geregelde tijdstippen rechtstreeks informatie verstrekken over de vooruitgang van de procedure, de stand van zaken en de voorlopige vaststellingen ? Kan een duidelijke planning worden vastgelegd en openbaar gemaakt van de verschillende stadia en stappen in deze procedure ?

Tot slot zal een rechtstreekse vertegenwoordiging van de inwoners worden opgenomen in de zogenaamde ‘klankbordgroepen’ ? Zal er daadwerkelijk inspraak worden voorzien voor de inwoners van het betrokken gebied ? Is dhr. Minister in deze ook bereid om actiecomités te erkennen en te behandelen als volwaardige gesprekspartners ?

Gelet op de nakende start van de procedure van het ‘Strategische Milieueffectenrapport’ hopen wij dat deze fundamentele opmerkingen bij hoogdringendheid kunnen behandeld worden. Enig doel van dit verzoekschrift is ervoor te zorgen dat het verdere verloop van de procedure geen vertraging zou oplopen door juridische betwistingen of gedwongen bijsturingen. In dit verzoekschrift hebben wij geprobeerd aan te tonen dat dringend een bijsturing noodzakelijk is, wil men een goede start nemen met deze procedure. Er zijn immers voldoende elementen aanwezig (algemene rechtsbeginselen, decretaal kader, principiële houding van overheid tegenover de burger), en waarvan nu reeds een aantal weergegeven in dit verzoekschrift, die de inwoners en de betrokken besturen voldoende mogelijkheden laten om via juridische weg hun rechten te beschermen.

Vanzelfsprekend zijn wij steeds bereid dit verzoekschrift zelf mondeling te komen toelichten tijdens de besprekingen in de bevoegde commissie en/of het Vlaamse Parlement.

Met de meeste hoogachting,

Willy Minnebo, burgemeester,
Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht

Danny Van Hove,
Neerbroek 46 bus 16, 2070 Zwijndrecht

Alain T'Syen,
Polderstraat 242, 2070 Zwijndrecht

BIJLAGE 2

Verslag van de hoorzitting van 25 maart 2003 met de indieners van de verzoekschriften
Oosterweelverbinding – Zwijndrecht

I. TOELICHTING DOOR DE VERZOEKERS

1. Inleiding door de heer Willy Minnebo, burgemeester van Zwijndrecht

De heer Willy Minnebo : Zwijndrecht heeft veel ervaring met ruimtelijke planning. Eind de jaren tachtig zijn wij begonnen. In 1992 publiceerde Zwijndrecht zijn gemeentelijk beleidsplan. In 1993 volgde een verkeersleefbaarheidsplan omdat wij onder druk staan van enkele grote verkeersassen in onze directe omgeving. De goedkeuring in 1997 van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beschouwden wij als een stimulans om voort te werken aan onze ruimtelijke structuur.

Wij hebben het bestaande ruimtelijke beleidsplan geactualiseerd en op 21 juni 2001 werd het ministerieel besluit van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan met een conform mobiliteitsplan goedgekeurd. Er zijn maar weinig gemeenten in Vlaanderen die over een vergelijkbaar structuurplan beschikken.

De gemeente Zwijndrecht, die tot 1923 tot de provincie Oost-Vlaanderen behoorde, telt 18.000 inwoners. Wij voelen de pijnlijke gevolgen van de havenuitbreiding want één derde van het grondgebied of 600 hectare behoort tot het Antwerpse Zeehavengebied. Op de overige 1.200 hectare leven dus 18.000 mensen. Er is nog altijd een grote open ruimte tussen Zwijndrecht en linkeroever.

Door een kwaliteitsvolle ontwikkeling willen wij - het gemeentebestuur en de inwoners samen - vermijden dat we een banale voorstad van Antwerpen worden.

Het staat vast dat de Oosterweelverbinding er komt, maar wij willen geen traject dat de leefbaarheid van Zwijndrecht aantast. Zoals de zaken er nu voorstaan, is er een probleem. Op 7 april 2000 werd een tracé gesuggereerd door de Staten-Generaal, waar heel wat mensen akkoord mee konden gaan. Op 30 augustus 2002 stelde het Studiebureau Antwerpen Mobiel (TV SAM) variant 8 voor op een vergadering met het gemeentebestuur. Op dat ogenblik zijn wij verontrust geworden. Het actiecomité 'Zwijndrecht voor een leefbare en mobiele gemeente' is toen spontaan ontstaan.

Op 24 oktober 2002 wees de gemeenteraad unaniem variant 8 af. Variant 8 passeert immers op 50 meter van een woongebied. Op- en afrit 17 van de E17 worden afgesloten wat twee bouwprojecten hypothekeert. Het voorstel degradeert een van de grootste Carrefour-warenhuizen in Vlaanderen tot een wijkwinkel.

Op 5 november 2002 hebben wij minister Stevaert en minister Van Mechelen geïnformeerd. In Zwijndrecht houden wij geregeld informatievergaderingen met de bevolking. Totnogtoe hebben wij al 6 informatievergaderingen gehouden over de ontsluiting van de Ring.

Op 6 december 2002 was er politiek overlegforum bij gouverneur Paulus met mensen van SAM en de administratie. Ik was daar ook aanwezig, zij het op uitnodiging van minister Stevaert. Hij vond dat de gemeente nauwer betrokken moest worden bij het project. Dezelfde dag hebben wij een twintigtal parlementairen rondgeleid in Zwijndrecht. Zij hebben ter plaatse gezien voor welke problemen variant 8 zal zorgen.

Op 19 december 2002 heeft de gemeenteraad de vier andere varianten van TV SAM unaniem afgewezen. Op 23 december 2002 heeft de gemeenteraad het schepencollege een mandaat gegeven

om zelf een studiebureau te zoeken dat voor een alternatief tracé moet zorgen. Dat is de Groep Planning en Buro4D geworden, bijgestaan door meester Ciska Servais. Op 3 februari 2003 heeft de Groep Planning en Buro4D een alternatief voorgesteld aan TV SAM. Op 5 februari 2003 werd het alternatief voorgesteld aan minister Van Mechelen. Hij heeft toen gezegd dat de Vlaamse regering geen tracé zal goedkeuren dat niet over een maatschappelijk draagvlak beschikt.

Op 28 februari 2003 werd het Middentracé aanvaard als valabel door het politiek overlegcomité. Op 3 maart 2003 was gouverneur Paulus aanwezig op de informatievergadering met de bevolking. Hij heeft toen gezegd dat alleen een maatschappelijk gedragen tracé goedgekeurd zou worden door het politiek overlegforum.

2. Uiteenzetting omtrent de juridische aspecten door mevrouw Ciska Servais, raadsvrouw gemeentebestuur Zwijndrecht

Mevrouw Ciska Servais : Het is mijn taak om kort uiteen te zetten voor welke juridische tekortkomingen de gemeente Zwijndrecht vreest in het dossier van de Oosterweelverbinding. De kern van mijn betoog heeft te maken met onzorgvuldigheden, onduidelijkheden, dubbelzinnigheden, samengevat de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Op 18 december 2002 is het decreet van 5 april 1995 betreffende de algemene bepalingen inzake milieubeleid uitgebreid met het zogenaamde MER-decreet. Het probleem is dat er nog steeds geen uitvoeringsbesluiten zijn. Desondanks wordt er al gesproken over de opmaak van een strategische MER, een plan-MER, een project-MER. De termen worden door elkaar gebruikt en dat bevordert de duidelijkheid niet. Het lijkt dan ook logisch dat bekend gemaakt wordt welke procedure gevolgd wordt en in welke fase we ons op dit ogenblik bevinden. Welke deskundigen zullen betrokken worden ? Waar en hoe zal inspraak georganiseerd worden ? Volgens het decreet moet immers al bij het kennisgevingdossier inspraak mogelijk zijn.

Voorts is het niet duidelijk wat er onderzocht zal worden. Komt er een strategische MER of een project-MER ? Op dit ogenblik stellen we vast dat er enkel sprake is van een onderzoek naar alternatieve tracés. Een plan-MER dient veel meer te zijn dan een vergelijkende studie van verschillende uitvoeringsvarianten.

Een plan-MER is een onderzoek van de beleidsalternatieven. Dat betekent dat men bijvoorbeeld het Masterplan Antwerpen of misschien zelfs het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet als uitgangspunt kan aannemen, maar grondig moet onderzoeken. De beleidsmakers stellen de noodzaak van een Oosterweelverbinding niet meer in vraag. Men heeft het enkel over de verschillende tracés of uitvoeringsvarianten.

Voorts vragen we ons af of de overheid, ondanks de begeleiding door TV SAM, zich wel op deskundige en voldoende zorgvuldige wijze voorbereidt op het nemen van de beslissing. Dit is geen negatieve kritiek, we weten alleen niet wat de opdracht is van TV SAM. Dat zou al veel kunnen verduidelijken. Het gemeentebestuur beschikt over onvoldoende gegevens om overtuigd te zijn. Een treffend voorbeeld hiervan is het feit dat reeds enige tijd, nog voor de opmaak van de MER, een aantal alternatieve tracés geschrapt werden. Het is onduidelijk wat de criteria van die eliminatie en van het behoud van de vier bestaande alternatieven waren.

Nochtans houdt het zorgvuldigheidsbeginsel in dat bij de voorbereiding en het nemen van een besluit alle relevante factoren en omstandigheden worden afgewogen. Zorgvuldigheid kan op verschillende wijzen geschonden worden, bijvoorbeeld door het niet horen van belanghebbenden of het niet vragen

van adviezen. In dit geval worden we wel gehoord. De zorgvuldigheid speelt bij de voorbereiding, de besluitvorming en de uitvoering van de rechtshandeling.

We bevinden ons nu in de voorbereidingsfase. Een zorgvuldige voorbereiding vereist vooreerst dat de overheid, die over de beoordelingsbevoegdheid beschikt, ervoor zorgt dat zij beschikt over alle nuttige gegevens. Het gemeentebestuur Zwijndrecht verwacht inzage te hebben in alle gegevens die aan die overheid worden overgemaakt. Uiteraard dient de bevoegde overheid zich te laten bijstaan door technici die haar op deskundige wijze kunnen begeleiden. Tot dusver bestaat over al die aspecten echter geen duidelijkheid.

Het vertrouwelijkheidsbeginsel houdt in dat gerechtvaardigde verwachtingen, die door het bestuur bij de rechtshorigen zijn gewekt, zo mogelijk worden gehonoreerd op het gevaar af het vertrouwen dat de rechtshorigen in het bestuur stellen, te misleiden.

Jaren geleden was in het vooruitzicht gesteld dat de Liefkenshoektunnel de oplossing zou bieden voor de verkeersproblemen van de Antwerpse ring. Dit project kende echter niet het gewenste gevolg. Nu verkondigt de overheid dat zij het tracé zal nemen waarvoor maatschappelijke steun bestaat. Dat betekent dat de tracés Oost, Krijgsbaan en Zwijndrecht nu al kunnen geëlimineerd worden omdat er geen maatschappelijke steun voor is. Wij verwijzen daarvoor naar de duizenden bezwaren, de talrijke betogingen en protesten.

Uit de vaststaande rechtspraak van de Raad van State kan afgeleid worden dat de raad zal vernietigen als het bestuursorgaan op evidente wijze een onjuist gebruik van zijn beleidsvrijheid heeft gemaakt, met andere woorden als het bestuur kennelijk onredelijk heeft gehandeld.

Opnieuw moeten we vaststellen dat het bestuur kennelijk onredelijk zou handelen door tegen de wil van duizenden mensen, tegen tal van natuurbeschermingsregels, tegen de lokale besturen en tegen objectieve vaststellingen, toch te kiezen voor de tracés Oost, Krijgsbaan en Zwijndrecht.

3. Situering en inhoudelijke aspecten van de bestreden tracés en voorstel van het gemeentebestuur door de heer Eddy Vandenbroeck, stedenbouwkundig ambtenaar van Zwijndrecht

De heer Eddy Vandenbroeck : Zwijndrecht bevindt zich ten westen van Antwerpen en grenst aan Antwerpen Linkeroever. Het ligt, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde tegen de Schelde. Dat houdt in dat de gemeente een belangrijke rol speelt in de mobiliteit rond Antwerpen.

Om de ontwikkelingen te kunnen situeren, is het belangrijk de bestaande mobiliteitsstructuur te analyseren. De gemeente wordt doorkruist door belangrijke verkeersaders. Van noord naar zuid loopt de N49 of de expresweg, die tussen Zwijndrecht-centrum en het industriegebied loopt. De N70 loopt dwars door Zwijndrecht. Die weg is als een belangrijke openbaar vervoersas geselecteerd in het provinciaal vervoersplan Antwerpen. Vervolgens is er de spoorlijn Antwerpen-Gent. De E17 loopt tussen de twee kernen van de gemeente, namelijk Zwijndrecht en Burcht. Aan de westzijde van de gemeente ligt de N419, de Krijgsbaan, die de gemeente begrenst.

Aan de huidige structuur zijn belangrijke nadelen verbonden. Dat doet ons vrezen voor de komende ingrepen. Op dit moment veroorzaken de parallelle oost-westdoorsnijdingen van de gemeente een sterke druk op de ruimte. Ze vormen daarenboven een ernstige belasting van de woon- en leefkwaliteit. Nu al zijn er enorme verkeersstromen. Alleen al op de E17 passeren ongeveer 100.000

voertuigen per etmaal. Jaarlijks rijden 30 miljoen voertuigen tussen Zwijndrecht en Burcht. Dertig procent daarvan zijn vrachtwagens.

Ter hoogte van de E17 is het geluid vergelijkbaar met een stofzuiger die constant werkt op 1 meter afstand. Ter hoogte van de Neerstraat, in het noorden van de gemeente, zijn de hoogste geluidswaarden gemeten van het gebied van de linkerscheldeoever. Met al dat verkeer gaat een enorme luchtvervuiling gepaard. Er is eveneens zeer veel sluipverkeer langs de N70, dus dwars door de gemeente, vooral als er files zijn op de E17.

Er wordt een aangroei van het verkeer met 40 procent verwacht. Het noordelijke deel van de gemeente zal geconfronteerd worden met heel wat bijkomend verkeer als het havengebied Linkerscheldeoever in gebruik genomen zal worden.

De gemeente heeft steeds een duidelijke visie gehad op haar ontwikkeling. Het laatste onderdeel daarvan is het gemeentelijke ruimtelijke structuurplan van 2001. Dat vormt de drager voor de ontwikkeling van de gemeenten.

De gewenste ruimtelijke structuur gaat uit van een aantal krachtlijnen. Die structuur wordt ondermijnd door de voorgestelde tracés. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wil de open ruimte zoveel mogelijk behouden. Daarom heeft de gemeente tussen de 50 en de 60 hectare woonuitbreidingsgebied omgezet in open ruimte. Ook is er geopteerd om de open ruimtecorsidors aan de oost- en westgrens van de gemeente te versterken. In het oosten is er het Zand, een belangrijk recreatief en natuurverbindingsgebied, dat tegen Antwerpen Linkeroever ligt. In het westen is er een land- en tuinbouwgebied met als ruggengraat de fortengordel, een belangrijk aspect in studies van de provincie Antwerpen.

Een derde belangrijk element uit het structuurplan is de ontwikkeling van bedrijvenzones langs de E17, vooral aan de op- en afritten. De afrit Burcht-Zwijndrecht wordt in alle voorstellen van SAM afgeschaft. De revitalisatie van oude bedrijvent centra en de ontwikkeling van nieuwe zones rond de op- en afritten worden dus gehypothekeerd. Het laatste BPA dat die ontwikkelingen mogelijk maakt is goedgekeurd in 2002.

Als de plannen doorgaan, moet die visie herdacht worden. Het laatste uitgangspunt is dat er een belangrijke centrale as moet zijn tussen beide woonkernen, namelijk de kern Zwijndrecht, ten noorden en de kern Burcht, ten zuiden van de E17. Dat zal pas mogelijk zijn als er niet te veel verkeer is tussen beide gemeenten.

Vervolgens zal ik de impact van de verschillende tracés opgenomen in MER toelichten. Drie daarvan zijn voor de gemeente Zwijndrecht onaanvaardbaar omdat ze belangrijke gevolgen hebben voor de leefbaarheid van de gemeente.

Het eerste voorstel is het “tracé Zwijndrecht”. De verbinding tussen E17 en de expresweg loopt van oost naar west, waarna ze verbonden wordt met de ring van Antwerpen. Dat voorstel neemt minstens 10 hectare land extra in, los van de parallelweg waarover ik straks zal spreken. Er is een belangrijke aantasting van de open ruimtegebieden.

Er wordt inderdaad open ruimte gecreëerd, maar alle andere gebieden worden versnipperd. Bestaande belangrijke groene gebieden zoals het Vlietbos, geklasseerd en opgenomen in de Vlaamse eenheid natuur, worden doorgesneden. Het natuur- en recreatiegebied het Zand wordt volledig doorkruist en daardoor niet meer bruikbaar als recreatiezone. Het Sint-Annabos wordt eveneens aangetast. Uiteraard wordt de woonkwaliteit van de directe omwonenden benadeeld. Ongeveer 1.200

direct betrokken inwoners van Zwijndrecht zullen leven naast een autostrade. Heel de oostelijke grens van de gemeente Zwijndrecht zal op korte afstand van de autostrade komen.

Dit tracé belast ook de ontwikkelingen aan de zijde van linkeroever, waar nog een belangrijk woonuitbreidingsgebied is aangeduid. Het tracé Zwijndrecht doorkruist de ontwikkeling van de bedrijvenzone Baarbeek, waarvoor het BPA in 2002 is goedgekeurd. Het bedreigt de ontsluiting van de bedrijvenzones Westpoort en Hofkouter via de oprit E17.

In het voorstel Zwijndrecht zou de op- en afrit van de E17 midden in de gemeente ook worden afgeschaft. De wegenis die de ontsluiting van de bedrijvenzones realiseert, is ondertussen vergund maar komt mogelijk in het niets te liggen omdat de ontsluiting niet kan gerealiseerd worden. Daarvoor is er naast de autostrade van in het noorden - het aansluitingspunt Canadalaan, tot in het zuiden - de op- en afrit Krijgsbaan - wel in een bijkomende parallelweg voorzien, die ook de ontsluiting van Antwerpen linkeroever moet blijven verzekeren. Ook deze parallelweg zal uiteraard ook een bijkomende grondinname behoeven : het kritieke punt, tussen de twee kernen van onze gemeente, wordt almaar meer belast. De ontsluiting van Antwerpen linkeroever zal via die parallelweg moeten gebeuren : ongeveer 17.000 inwoners zullen langs daar hun aansluiting door Zwijndrecht vinden op de autosnelweg richting Gent. Een groot deel van dit verkeer zal niet de parallelweg nemen maar rechtstreeks door het midden van de gemeente gaan omdat dit een veel directere aansluiting geeft op de op- en afrit Kruibeke. Aan het tracé zoals het voorligt, zullen ook in belangrijke mate onteigeningen van woningen en bedrijven te pas komen.

Een tweede tracé dat voor de gemeente onaanvaardbaar is, is het “tracé Krijgsbaan”. In dit tracé wordt de expresweg afgebogen naar de E17 om vervolgens aansluiting te geven op de ring rond Antwerpen en de verbinding te verzorgen naar het Oosterweel enerzijds en de Kennedytunnel anderzijds. Dit tracé heeft, gezien de ligging van de wegenis een bijkomende grondinname die nog groter zal zijn dan het vorige : 15 tot 20 hectare. Ook hier is een belangrijke aantasting van de openruimtegebieden mee gemoeid, een versnippering van een landbouwgebied met landschappelijke waarde. Een doorsnijding van de defensieve dijk zal absoluut noodzakelijk zijn om dit tracé te kunnen realiseren.

Die dijk is een deel van de fortengordel en is in 2002 aangekocht en geklasseerd. Vervolgens is er ook de aantasting van het Sint-Annabos. De aantasting van de woonkwaliteit van de omgeving situeert zich in dit voorstel vooral ter hoogte van de woonontwikkeling linkeroever. Nog veel belangrijker is dat het zowel het verkeer van de expresweg als dat van de E17 samen brengt en dan middendoor de gemeente loodst, perfect tussen de twee woonkernen. Ook in dit voorstel wordt de ontsluiting van de bedrijvenzones Westpoort en Hofkouter vrij moeilijk, omdat de op- en afrit van de E17 ter hoogte van Burcht-Zwijndrecht moet vervallen en omdat daarvoor enkel in een aansluitingspunt zal kunnen voorzien worden halverwege het nieuwe tracé. Voor de ontsluiting van Antwerpen linkeroever moet er ook hier een hele parallelweg ontwikkeld worden naast de autostrade, waardoor ook bijkomend verkeer zal gegenereerd worden.

Het verkeer zal zich middendoor de gemeente Zwijndrecht langs de N70 vanuit linkeroever naar het aansluitingspunt op de autosnelweg bewegen. Belangrijk is ook dat alle vrachtverkeer eerst naar het zuiden wordt afgebogen om dan middendoor de gemeente geleid te worden en dan weer naar het noorden moet afbuigen om de Oosterweelverbinding te nemen. Dat is erg onlogisch, vooral omdat het vrachtverkeer zich vooral op de oost-noordas bevindt. Ook hier zullen belangrijke onteigeningen van woningen en bedrijfsruimten noodzakelijk zijn, vooral ter hoogte van het aansluitingspunt op de huidige E17.

Ook het “tracé Oost” ligt voor ons moeilijk : de bestaande infrastructuur wordt voor een deel ontubdeld en schuift op in de richting van Antwerpen linkeroever. Ook hier zal een bijkomende grondinname voor de wegeninfrastructuur noodzakelijk zijn. Ook hier krijgen we een aantasting van de openruimtegebieden want de gebieden tussen de twee delen van het tracé worden als natuurgebied volledig waardeloos. De aantasting van de woonkwaliteit bevindt zich vooral ter hoogte van Antwerpen linkeroever waar de woonuitbreidingsgebieden direct betrokken worden. Ook dit voorstel genereert heel wat bijkomend verkeer door de gemeente Zwijndrecht.

Voor ons zijn het “tracé Zwijnrecht”, het “tracé Krijgsbaan” en het “tracé Oost” dus onaanvaardbaar. Het “tracé optimalisatie” staten-generaal verdient de voorkeur. In overleg met SAM heeft de gemeente opdracht gegeven aan Groep Planning en Buro4D om een nieuw aanvaardbaar tracé uit te bouwen dat rekening hield met de doelstellingen van de haalbaarheidsstudie, met het standpunt van de gemeenteraad en met de ontwerpcriteria voor autosnelwegen die we van SAM zelf hebben ontvangen.

De doelstellingen van de haalbaarheidsstudie waren : een overbelasting van de zuidelijke ring wegnemen, een betere ontsluiting van de haven realiseren, Oosterweel als vrachtverbinding realiseren en zorgen voor een alternatief bij calamiteiten.

Dit moet volgens de gemeenteraad van Zwijndrecht gebeuren zonder nieuwe autosnelwegen of bijkomende wegeninfrastructuur dicht bij de woonwijken en zonder een bijkomende belasting van de woonkwaliteit. Bovendien moeten de op- en afritten van de E17 behouden blijven omdat daarop heel de structuur van de gemeente is gebouwd. De open ruimte moet maximaal gevrijwaard worden. Het maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur lijkt ons een zeer logische vraag. Voor de delen van de N49 en de E17 die door de gemeente lopen, vragen we bovendien een maximale buffering, zodat ook de huidige negatieve effecten kunnen opgevangen worden.

Het ontwerp dat voor de gemeente is gerealiseerd, gaat uit van de functionele eisen die de ontwerpcriteria voor autosnelwegen opleggen : de ring als doorgaande hoofdweg, een veilige vrachtverbinding, geen vrachtwagens door de Kennedytunnel, geen gelijkvloerse kruisingen, geen lokale aansluitingen en Oosterweel als toltunnel. Ook op de technische eisen van SAM is ten volle ingespeeld.

De hoofdprincipe van de bijkomende variante, die door de gemeente wordt voorgesteld, is een optimalisatie van de zevende variant van de haalbaarheidstudie, waarbij het bestaande tracé op een belangrijke afstand van de woonwijken blijft liggen en de technische knelpunten worden opgelost. Zeer belangrijk is ook het vrijwaren van de Blokkersdijk : anders zijn daar heel wat problemen vanwege Europa te verwachten. De ring moet als een doorgaande hoofdweg gerealiseerd worden, met aansluiting van E17-E34 in een complex. We vragen om de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk te hergebruiken en een goede ontsluiting voor Zwijndrecht en linkeroever te realiseren zonder dat deze verbindingen over het grondgebied van Zwijndrecht heel wat meer verkeer regenereren.

Het tracé dat uiteindelijk door het studiebureau is voorgesteld, intussen het middentracé genoemd, komt aan al die verzuchtingen van onze gemeente tegemoet. Het gaat er van uit dat we in het midden van heel deze ontwikkeling een doorgaande ringweg hebben, dat alle weefverbindingen terzijde van deze hoofdwegverbinding worden gerealiseerd op parallelwegen en dat zoveel mogelijk binnen de bestaande infrastructuur wordt gewerkt.

Het voorstel heeft nog een aantal bijkomende punten die voor de ontwikkeling van de mobiliteit binnen de gemeente zeer belangrijk zijn : de mogelijkheid zou blijven bestaan om de op- en afrit 16

op de E17 ter hoogte van Zwijndrecht-Burcht te behouden. Ook in het noorden blijft er een mogelijkheid om het gebied Antwerpen-linkeroever te ontsluiten zodat al dit verkeer niet nodeloos door onze gemeente moet gebracht worden.

Alle verbindingen tussen de verschillende richtingen gebeuren in wezen parallel met de hoofdstructuur, de Ring. Het middentracé heeft ook belangrijke voordelen voor de realisatie van grote eenheden natuur. Door ecoducten en door de compactheid van de infrastructuur zijn groenverbindingen over de autosnelweg op verschillende plaatsen mogelijk. Het middentracé voldoet volgens ons aan de verzuchtingen van onze gemeente inzake mobiliteit en leefbaarheid.

4. Slotconclusie door de heer Danny Van Hove, woordvoerder actiecomité Zwijndrecht

De heer Danny Van Hove : De bewoners van Zwijndrecht-Linkeroever verzetten zich niet tegen een Oosterweelverbinding, integendeel. Wij erkennen maar al te goed de bestaande problemen en de voordelen van de Oosterweelverbinding, niet alleen de bovengemeentelijke economische voordelen, maar vooral de voordelen op het vlak van woonkwaliteit en leefbaarheid. Er is een oplossing nodig voor de dagelijkse files en voor het sluipverkeer.

We hebben wel een aantal eisen geformuleerd die de woonkwaliteit moeten garanderen. Die eisen werden onderschreven door 24.000 bewoners en door een aantal lokale overheden. We denken dan ook dat deze eisen legitiem zijn.

Wij zeggen ja tegen de Oosterweelverbinding indien die noodzakelijk blijft, want dat laten wij in het midden. We zijn op dat vlak immers geen specialisten. Deze verbinding mag echter niet dicht bij de woonkernen komen te liggen. Daarom moet men optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur, de verbinding tussen de expresweg en de E17 die nog maar enkele jaren geleden is vernieuwd.

Deze verbinding mag ook niet leiden tot een verdere toename van het lawaai en van de stank. Zwijndrecht is op dat vlak een enorm belaagde gemeente. De gemeente vraagt al jaren dat de hogere overheid inspanningen zou doen, maar zonder resultaat. De maatregelen die gevraagd werden om de hinder van de E17 te beperken, zijn slechts mogelijk indien de gemeente er in grote mate zelf voor opdraait. We vrezen dat het ook deze keer bij beloften zal blijven.

Een oplossing kan alleen als duurzaam worden bestempeld indien alle elementen, dus niet alleen de mobiliteit maar ook de mens en het milieu, met elkaar worden verzoend.

Men zal zich afvragen waarom wij dan reageren. In de eerste plaats doen we dat omwille van het verloop van het dossier. Het lijkt ons meer een dossier van vaste geruststellingen en van georkestreerde minimalisering. Aanvankelijk noemde men onze reactie veel te voorbarig. Er zouden immers nog meer varianten komen. Wij hebben daar echter niets van gezien.

Onze argwaan nam nog toe toen we even later inzage kregen van de plannen van de administratie afdeling Zeeschelde, waarin het vrijgekomen gebied werd ingekleurd als overstromingsgebied. Nog meer argwaan was er toen we kennis namen van de bespreking van de oprichting van het beheersorgaan in deze commissie op 14 november. De powerpoint-presentatie voorzag toen immers slechts één traject, de optimalisatie van de Oosterweelverbinding, oorspronkelijk variant 8. Een laatste reden is het politiek overleg.

De Zwijndrechtse gemeenteraad, het Antwerpse schepencollege en zelfs de Antwerpse provincieraad hadden zich al aangesloten bij het protest en opteerden voor het bestaande tracé, maar toch kregen we op het politiek overleg van 6 december 2002 te maken met tracés die absoluut geen rekening hielden met de verzuchtingen van de bevolking en die de woonkwaliteit nog meer bedreigden.

Een tweede reden waarom we toch reageren is het gebrek aan informatie. Vooreerst is er gebrek aan informatie over de tracés. De gemeente heeft geprobeerd de burgers duidelijk te informeren. Op de twee eerste vergaderingen hebben we echter geen vertegenwoordigers van de betrokken diensten kunnen ontmoeten. Toen ze op 20 januari 2003 toch opdaagden hadden ze alleen de schetsen bij die u daarnet heeft gezien en waaruit men niet veel kan opmaken. De mensen hadden toen reeds deze schetsen gezien. Er was dus geen detailinformatie. In de openbare vergadering beweerde men trouwens dat die ook niet bestond. In de coulissen werd echter toegegeven dat er inderdaad gedetailleerde plannen waren, maar dat men de bevolking niet wilde verontrusten.

Ook over de MER-procedure blijft de informatie zeer schaars en verwarrend. Men zegt ons altijd dat alle mogelijke varianten moeten opgenomen worden in het kader van de plan-MER-procedure. De Europese regelgeving bepaalt echter dat alleen de redelijke alternatieven moeten worden opgenomen. Op basis van vooronderzoek kunnen onrealistische tracés wel degelijk uit de plan-MER worden gehouden. Dat is trouwens al gebeurd. Het FINA-tracé op rechteroever is er al uitgehaald. In het vooronderzoek van variant 7 zaten ook nog andere tracés die onder meer langs de westkant van Blokkersdijk liepen. Ook die werden geschrapt omdat ze te duur zouden uitvallen. Als tracés kunnen geschrapt worden omwille van bedrijfseconomische of financiële redenen, dan moet dat ook kunnen omwille van de leefbaarheid voor de bewoners.

We verbazen ons erover dat de ontwerpers zich blijven fixeren op de beperkte en overdadig belaste ruimte tussen Zwijndrecht en Linkeroever. Nergens blijkt dat men optimaal heeft gezocht naar oplossingen op een grotere Vlaamse schaal, waardoor de wegconstructie waarin men moet voorzien voor de Oosterweelverbinding op een kleinschaliger manier, met veel minder impact op de gemeente kan worden gerealiseerd. Blijkbaar is zestig procent van het vrachtverkeer op de Antwerpse ring louter doorgaand verkeer dat zelfs niet in de ruime omgeving van Antwerpen hoeft te zijn.

Het briefadvies van 12 december 2001 van de provinciale MiNa-raad over de S-MER-procedure met betrekking tot het Masterplan luidt dat het begrip ‘alle alternatieven’ door de Europese Commissie zeer ruim wordt geïnterpreteerd. In het geval van het Deurganckdok ging het onder meer om de verbinding Vlissingen-Terneuzen die niet onderzocht was. De Europese overheid ziet de schaal waarop alternatieven moeten worden gezocht, dus veel ruimer dan men in Vlaanderen gewend is.

De informatie over de procedure is een ander aspect. Op de informatievergadering van 3 maart jl. stelden de gouverneur en de afvaardiging van het ministerie dat alle tracés moesten worden opgenomen en dat in het kader van de plan-MER een openbaar onderzoek zou worden georganiseerd. Op dat ogenblik moesten de bewoners dan maar massaal reageren. Navraag bij de cel MER wijst uit dat er wel degelijk tracés kunnen worden geschrapt op basis van een vooronderzoek. In dit geval gaat het trouwens niet om een openbaar onderzoek, maar om een ter inzagelegging, waarbij de burger alleen zijn opmerkingen kan indienen over de inhoudsafbakening en over de te onderzoeken maatregelen en effecten. Men kan echter geen bezwaar indienen tegen bepaalde varianten in de plan-MER. De verwarring over de procedure is dus enorm groot.

Dat mag niet verbazen. Het decreet met de Vlaamse regelgeving hieromtrent werd pas gepubliceerd op 13 februari 2003. Het betreft hier een basisreglementering die nog moet worden uitgewerkt in uitvoeringsbesluiten. Die zijn evenwel nog niet verschenen.

TV-SAM wordt hier rechter en partij. De plan-MER bevat nu enkele varianten die zijn ingediend door TV-SAM en één variant, het midden tracé, dat werd ingediend door de gemeente Zwijndrecht. Zowel de gouverneur als de mensen van het ministerie hadden ons bevestigd dat TV-SAM niet zou worden betrokken bij het plan-MER-onderzoek. Toch stelt de begeleider die het dossier volgt bij de cel MER dat het juist wel de bedoeling is TV-SAM als deskundige te betrekken bij de behandeling van de plan-MER. We twijfelen niet aan de deskundigheid van de TV-SAM, maar we stellen ons vragen over de objectiviteit van TV-SAM in dit dossier. We vrezen ook dat dit een hypotheek kan leggen op het verdere verloop van de procedure, wat eventueel tot vertragingen aanleiding kan geven.

Het resultaat is een geschokt vertrouwen bij de burger. De Europese stiefmoeder wordt in dit dossier ten onrechte als boosdoener aangewezen. De regelgeving laat immers toe dat bepaalde zaken worden geschrapt en dat is trouwens al gebeurd. Anderzijds garandeert het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens de burger een aantal zekerheden, waaronder het recht op een kwalitatieve woning in een leefbare omgeving.

Ook het vertrouwen in de Vlaamse overheidsdiensten is geschokt. We hebben altijd geprobeerd om op een volwassen en opbouwende manier kritiek te geven. Ondanks de logica en de redelijkheid van onze standpunten, die worden gedragen door 24.000 bewoners, door de Zwijndrechtse gemeenteraad, het Antwerpse schepencollege en de Antwerpse provincieraad, heeft niemand naar ons geluisterd.

Wij vragen dat de leden van het Vlaams Parlement het vertrouwen zouden herstellen. Dat is van groot belang, niet alleen in dit dossier. Daarom vragen we dat men ons klare en duidelijke informatie zou geven. Er is grote onduidelijkheid bij de toepassing van de MER-wetgeving. De procedure moet goed worden geanalyseerd en gecommuniceerd met de betrokkenen. De bewoners moeten worden geïnformeerd over alle elementen, over alle varianten en niet alleen over datgene wat men kwijt wil.

We vragen ook een objectieve behandeling van het MER-dossier. Wij menen dat de TV-SAM hierbij niet kan betrokken worden.

Probeer de burgers bij dit project te betrekken door de actiecomités Zwijndrecht en Linkeroever als klankbordgroep te erkennen. Ze dienen zich over de leefbaarheid en de woonbaarheid van de verschillende tracés buigen.

Het belangrijkste is dat de gewraakte tracés geschrapt worden. Ze kunnen niet als redelijk alternatief bestempeld worden wegens de negatieve impact op de woon-, werk- en recreatiegebieden in de omgeving. Op basis van een vooronderzoek kunnen ze al in het plan-MER geschrapt worden.

Alle beleidsverantwoordelijken zijn het met elkaar eens dat alleen tracés die op maatschappelijke steun kunnen rekenen in aanmerking komen. Het protest in Zwijndrecht en op linkeroever illustreren dat deze tracés onaanvaardbaar zijn. Bovendien zijn deze tracés een schending van enkele rechtsbeginselen : een goed overheidsoptreden en het vertrouwen tussen burger en overheid. Deze tracés behouden bewijst dat de overheid met twee maten en twee gewichten werkt. Bepaalde tracés zijn in het vooronderzoek geschrapt en andere worden ondanks de weerstand toch in het plan-MER overgenomen.

Deze drie tracés schrappen beïnvloedt het goede verloop van de procedure niet, want enkel redelijke alternatieven moeten onderzocht worden. Na het vooronderzoek kunnen bijgevolg enkele tracés uitgesloten worden. Deze tracés behouden verzwakt de juridische hypotheek. De overheid vreest ten onrechte dat klacht zal ingediend worden als deze tracés geschrapt worden. De milieubeweging verzet zich tegen het globale project van de Oosterweelverbinding, ongeacht de weerhouden tracés.

Welk tracé er ook gekozen wordt, de milieubeweging zal juridische stappen zetten. Als deze tracés niet geschrapt worden, zullen ook de burgers beroep aantekenen wat de procedure alleen maar zal verzwaren. De gemeente Zwijndrecht heeft meester Servais onder de arm genomen. De actiecomités doen een beroep op meester Storme. We hopen uiteraard dat deze juridische stappen vermeden zullen worden.

Niet alleen de uitvoering van de tracés Zwijndrecht, Krijgsbaan en Oost is duur. Deze tracés in het plan-MER opnemen betekent dat ze ook alle drie onderzocht zullen moeten worden. Dat zal de studiekosten opdrijven. Alleen de studiebureaus worden daar beter van. De bewoners verdienen rust. Sommige inwoners zullen alleen maar woon- en leefkwaliteit verliezen. Anderen hangt een onteigening boven het hoofd. De psychische en fysische impact daarvan is moeilijk in te schatten.

De Oosterweelverbinding verhit de gemoederen op linkeroever. De manier waarmee de overheidsdiensten en het betrokken studiebureau een project willen opdringen, zonder rekening te houden met de terechte bezwaren van de burgers, gekoppeld aan het gebrek aan informatie en transparantie, is schokkend en niet meer van deze tijd. Het mobiliteitsprobleem moet op een kwalitatieve manier opgelost worden. We zijn bereid de lasten daarvan te dragen mits die lasten draagbaar blijven. Wij rekenen op de Vlaamse overheid. Het Vlaams Parlement moet het dossier bijsturen door de gewraakte tracés te schrappen. In dat geval zijn wij bereid onze schouders onder het dossier te zetten zodat het snel wordt uitgevoerd.

II. TOELICHTING DOOR DE MINISTER EN ADMINISTRATIE

- **Wederwoord van de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie**

Minister Gilbert Bossuyt : De Antwerpse regio wordt de laatste jaren geteisterd door ernstige structurele congestieproblemen, die de bereikbaarheid van de regio in het gedrang brengen. De congestiekosten op de kleine ring rond Antwerpen nemen jaarlijks toe en zullen in 2010 ruim 800 miljoen euro bedragen. Daarnaast zijn er nog maatschappelijke kosten want door de dalende bereikbaarheid neemt de leefkwaliteit af.

In 1998 werd het Masterplan Antwerpen opgesteld : op basis van verkeersmodellen werd een multimodale afweging gemaakt van de voorgestelde maatregelen. Dat resulteerde in enkele projecten die als prioriteit der prioriteiten beschouwd kunnen worden. Het Masterplan voorziet in een multimodale aanpak met het oog op het bevorderen van de binnenvaart, het openbaar vervoer en het goederenvervoer per spoor.

De projecten uit het Masterplan Antwerpen zijn primordiaal om het mobiliteitsprobleem in Antwerpen op te lossen. Deze projecten niet of slechts gedeeltelijk uitvoeren zal congestieproblemen veroorzaken. De Oosterweelverbinding is in die zin cruciaal. Het plan-MER, waarmee binnenkort van start wordt gegaan zal dat bevestigen. Vooraf dient het kennisgevingsdossier aan de Vlaamse regering voorgesteld te worden om ze vervolgens bij de bevoegde MER-cel van de administratie in te leiden.

In het plan-MER zal ook de nul-variante onderzocht worden, die situatie waarin de Oosterweelverbinding niet wordt aangelegd, en daaruit zal de negatieve impact van een afwachtende houding blijken. De objectief wetenschappelijke aanpak van het plan-MER zal toelaten om een keuze te maken tussen bepaalde varianten van het Masterplan Antwerpen en zijn onderdelen. Het

plan-MER zorgt voorts voor input voor andere procedurele documenten als het project-MER. Deze bereiden vergunningsprocedures voor en geven de burger inspraak.

Ik wens dit dossier procedureel correct aan te pakken. Daarom zal niet alleen de aanleg van de Oosterweelverbinding onderzocht worden in het kennisgevingsdossier, maar ook de nulvariante en andere alternatieven zoals de aanleg van een nieuwe verbinding Liefkenshoek-E17. Het voorstel van de gemeente Zwijndrecht zal met bijzondere aandacht bestudeerd worden. Ik verwacht veel van dit voorstel en dank de gemeente Zwijndrecht uitdrukkelijk. Ik hoop dat het plan-MER mij gelijk geeft.

Bij het uitwerken van dergelijke projecten moeten de wettelijk bepaalde procedures strikt gevolgd worden. Ervan afwijken kan zware gevolgen hebben voor het verdere verloop van het dossier. Het Deurganckdok is daar een treffende illustratie van. Het is niet mijn bedoeling binnenkort een nieuw nooddecreet in te dienen om de aanleg van de Oosterweelverbinding recht te trekken.

Het feit dat Zwijndrecht een interessante variatie heeft ingediend, is geen argument om andere varianten niet meer te onderzoeken. Die varianten krijgen weinig maatschappelijke steun, maar zijn vanuit milieustandpunt wel verdedigbaar. Ik roep daarom iedereen op een verantwoordelijke houding aan te nemen.

- **Toelichting door de heer Yvan Verbakel, afdelingshoofd LIN, projectleider Masterplan Antwerpen**

De heer Yvan Verbakel : Het is belangrijk om te weten dat er tot op vandaag nog geen enkele beslissing is gevallen. Ik zal daarom alleen de schetsen uit het kennisgevingsdossier toelichten. De optimalisatie van het Staten-Generaal bevindt zich nog op het niveau van het plan-MER. Nog niet alles is uitgewerkt. Het tracé Zwijndrecht spaart Bloklersdijk. Het tracé Oost spaart Bloklersdijk eveneens, maar raakt het Sint-Anna bos. Het tracé Krijgsbaan volgt de oude Krijgsbaan. Het kennisgevingsdossier zal de zeven reeds voorgestelde tracés bevatten.

Het tracé uitgewerkt in samenwerking met het extern bureau 4D, zal ook opgenomen worden. Samen met het bureau en de burgemeester hebben we wel een aantal aanpassingen gedaan. Het is immers onmogelijk om de verbinding loodrecht op de Schelde te laten eindigen. Ook op rechteroever moet een degelijke aansluiting mogelijk zijn. Dat heeft niet zozeer te maken met hinder aan dat gebied, als wel met een degelijke afwikkeling van het verkeer en een degelijke verkeerstechnische aansluiting. Ook moet de ontwikkeling van het Eilandje mogelijk blijven.

Dat is voorgesteld op een overleg met de gouverneur, de beide burgemeesters en de beide studiebu-reaus. De gouverneur heeft dan voorgesteld om een poging te doen om het Sint-Annabos zoveel mogelijk te sparen. Het tracé zou dan naar links verschuiven. Daardoor wordt wel een klein deel van Bloklersdijk doorkruist, maar anders is een degelijke verbinding niet mogelijk.

Het middentracé houdt zoveel mogelijk het midden tussen het Sint-Annabos en Bloklersdijk. Op die vergadering is gezegd dat de restwaarde van dat bos kan gerestaureerd worden. De tunnel loopt op 25 meter onder het maaiveld. Dat creëert mogelijkheden om het bos opnieuw in te richten. Volgens ecologen zou dat de waarde van het bos verhogen.

Andere mogelijkheden zijn ecoducten, ecowallen, geluidswallen en het werken in niveaus. Het werken met ecologische bermen zou ook het geluid aan de bron aanpakken. Die aspecten worden opgenomen.

Op 18 december is de plan-MER-procedure door het Vlaams Parlement goedgekeurd. Dat was een omzetting van een Europese richtlijn, noodzakelijk voor 21 juli 2004. Die plan-MER zal

wetenschappelijk onderbouwd zijn en systematisch verantwoord worden. Het zal de maatregelen tot het vermijden, beperken en compenseren van overlast inhouden. De kwaliteit van de informatie zal beoordeeld worden en de vertrouwensbeginsel zal geactiveerd worden door een actieve openbaarheid van rapportage en de besluitvorming.

We bevinden ons nu in de fase van het vooronderzoek. Er is momenteel geen enkel kennisgevingdossier neergelegd. De procedure start pas als het dossier bij de MER-cel komt. Daarom zijn we ingegaan op het voorstel van de heer Minnebo en mevrouw Detiège om onmiddellijk toelichting te geven. Daarop volgde een maand bedenktijd om een aantal varianten of opmerkingen te geven. Na die periode is het vijfde tracé voorgesteld.

Op vraag van de ministers van mobiliteit en ruimtelijke ordening zal de plan-MER gekoppeld worden aan een ruimtelijk veiligheidsrapport, een sociale impactanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. In het kennisgevingdossier zal bij het bepalen van het nut van de verbinding ook rekening gehouden worden met de impact van de verbinding E17-Liefkenshoektunnel en de huidige verkeersstroom op ring, Singel en het sluikverkeer. Ook de effecten van en op de A102 en de idee van een Scheldebrug in de buurt van de Kennedytunnel zullen opgenomen worden.

De burgemeester van Antwerpen en de gouverneur kennen het contract met TV SAM. Sinds de burgemeester van Zwijndrecht lid is van het politieke forum krijgt ook hij dit te zien. TV SAM begeleidt en helpt de overheid, maar kan geen definitieve beslissing nemen over het uiteindelijke tracé. Alle tracés worden getoetst bij een aantal overlegfora, onder meer het politiek forum waarin de minister-president, minister Bossuyt en minister Van Mechelen vertegenwoordigd zijn.

- **Uiteenzetting door de heer Marc Van Dijck, MER-deskundige**

De heer Marc Van Dijck : Ik zal de MER-procedure toelichten. De plan-MER bestaat onder meer uit een aantal deelonderzoeken. De plan-MER zal resulteren in een maatschappelijk document dat op een geïntegreerde wijze de gecumuleerde milieueffecten in beeld brengt. Het is de bedoeling om minstens het nut en de noodzaak van het Masterplan te beschrijven. Het Masterplan is meer dan enkel de Oosterweelverbinding. Dat is echter wel een belangrijk onderdeel.

De thematische onderzoeken bestaan vooreerst uit milieuonderzoeken over impact op de mens, onder meer geluidshinder, luchtverontreiniging, visuele impact, gezondheidsrisico's en externe veiligheidsrisico's. Voorts wordt onderzoek gevoerd naar de impact op de natuur. Daarbij wordt onderzocht wat de impact is op het landschap, de archeologie, de cultuurhistorie, fauna en flora. Er zal bijzondere aandacht besteed worden aan een zogenaamde habitattoets. Daarin wordt nagegaan of de ontwikkelingen conform de habitatrichtlijn zijn en hoe eventuele afwijkingen gecompenseerd kunnen worden.

Tenslotte zal ook naar mobiliteit en de ruimtelijke ordening gekeken worden. Onderwerpen als lokale ontsluiting van gebieden en de potentiële ruimtelijke ontwikkeling zijn belangrijke onderzoekselementen. Een plan-MER is een beleidsvoorbereidend document dat op een objectieve en wetenschappelijke manier de impact van verschillende varianten voor het Masterplan en zijn onderdelen evalueert.

Het dient als basis voor andere procedurele elementen zoals project-MER's voor de MER-plichtige projecten, onder meer de Oosterweelverbinding. Voor de niet-MER-plichtige procedures levert het document de basis voor de vergunningsprocedures.

De procedure start pas als het kennisgevingdossier ingediend is bij de cel MER. Dat wordt gepland voor de maand april. Dat dossier wordt dan goedgekeurd waarbij een volledigheidverklaring wordt afgegeven door de cel. Dan wordt het doorgestuurd naar de betrokken gemeenten waar het dertig dagen ter inzage wordt gelegd. Die inspraakreacties zullen waarschijnlijk in de loop van de maand juni verzameld worden. De inspraak zal aangekondigd worden in de gemeentelijke informatiebladen en het document zal op een website beschikbaar zijn. De cel MER verzamelt en onderzoekt de reacties samen met een aantal onafhankelijke academici. De cel zal dan de onderzoeksrichtlijnen opstellen, die de MER onderzoekers moeten volgen bij de plan-MER. Op basis van dat richtlijnendocument, dat openbaar gemaakt zal worden, wordt het feitelijke onderzoek uitgevoerd. Dat zal ongeveer afgerond worden op het einde van dit jaar.

Bovenop de wettelijke procedure is de actieve openbaarheid gewaarborgd door de oprichting van een klankbordgroep voor het maatschappelijke middenveld. Daarin zullen onder meer vertegenwoordigers van mobiliteitsorganisaties, leefmilieuorganisaties, sociale en economische organisaties zitting hebben. De deskundigen van de gemeente, onder andere de milieuambtenaren en de ambtenaar van ruimtelijke ordening of mobiliteit zullen deel uitmaken van die groep.

Op basis van het kennisgevingdossier zal de reikwijdte en de inhoud van de onderzoeksmethode van de plan-MER besproken worden. Het doel is om alle ideeën vanuit verschillende maatschappelijke invalshoeken te betrekken. Dat is een informele raadpleging. Die organisaties zullen ook hun inbreng kunnen hebben in de formele inspraakprocedures.

- **Tussenkomst van minister Bossuyt**

Minister Gilbert Bossuyt : We staan aan het begin van een procedure voor een ingrijpende realisatie die zeer veel geld kost. We hebben dus alle belang bij een goede procedure.

De voorstelling van tracés maakt inspraak mogelijk. De tracés die niet weerhouden zijn, stuiten op wettelijke bezwaren. We geven duidelijk onze voorkeur aan. We denken dat de verbinding noodzakelijk is, maar we wensen een oplossing met voldoende maatschappelijke steun. Niemand mag de indruk krijgen dat hij onvoldoende inspraak gekregen heeft. We zijn bereid om de gemeente bij te staan om de gemeentelijke inspraak te organiseren.

We starten met de procedure, we volgen een timing en we hopen op een goede oplossing.

III. DISCUSSIE MET DE LEDEN

De heer Ludwig Caluwé : Het midden-tracé dat door de gemeente Zwijndrecht voorgesteld wordt, is de optimale optimalisatie van het voorstel van de staten-generaal. Waarom is TV SAM er niet in geslaagd tot dat voorstel te komen? Zelf beschouwde TV SAM het tracé Zwijndrecht als optimale optimalisatie, vanuit milieu- en verkeerstechnisch oogpunt. Op 15 oktober van vorig jaar sprak de toenmalige minister daar al zijn voorkeur voor uit. Maar, gelet op het toezicht vanuit Europa - we zitten toch met een habitatrichtlijn -, moet het onderzoek toch in alle objectiviteit kunnen lopen vooraleer de politieke overheid uitspraken hieromtrent doet.

Waarom bepaalde tracés wel aan de plan-MER worden voorgelegd en andere niet, is me nog niet duidelijk. Vooraleer men een conclusie heeft getrokken met betrekking tot het Masterplan, heeft men al een heel vooronderzoek gedaan - er zijn toen een tiental tracés onderzocht. Nadien kwam er weer

een ganse reeks andere tracés in ogenschouw. Waarom behoudt men in de plan-MER nog die tracés die een aantasting inhouden van de woongebieden van Zwijndrecht of Antwerpen-linkeroever, terwijl de tracés die problemen opleveren voor Fina of voor Het Eilandje zijn geschrapt ?

Hoe zal men uiteindelijk tot besluitvorming overgaan ? Zal door de plan-MER een tracé worden gekozen of gaat het eerder om een open evaluatie, waar dan finaal een politieke keuze moet worden gemaakt voor één tracé, dat dan vervolgens in een project-MER zal worden bestudeerd ?

De heer Johan Malcorps : Niemand heeft hier vandaag betwist dat het Masterplan absoluut noodzakelijk is om de Antwerpse mobiliteitsknoop te ontwarren. Zeer belangrijk is ook dat, misschien voor het eerst in de Vlaamse geschiedenis, een procedure zal gevolgd worden die van bij de start zo nauwkeurig en inspraakgericht mogelijk wil gaan werken. De vraag is : wat zijn redelijke tracés ? Hierover bestaat er een meningsverschil. Nergens in de habitatrichtlijn staat dat alle mogelijke tracés moeten bestudeerd worden. Dat is ook niet doenbaar. In een vooronderzoeksfase moeten een aantal redelijke tracés afgelijnd worden.

Absolute voorwaarde is dat ze een voldoende maatschappelijk draagvlak hebben. Zo is nu al duidelijk dat het “tracé Zwijndrecht”, het “tracé Krijgsbaan” en het “tracé Linkeroever” nergens zullen toe leiden. Het is belangrijk dat men Europa kan melden dat men een serieus onderzoek doet naar mogelijke varianten. Als men bijvoorbeeld de nulvariant, een groteringsvariant, het tracé van de staten-generaal en het middentracé bestudeert, lijkt het mij dat niemand ons een procedurefout kan aanwrijven. Ik begrijp de bezorgdheid omdat er vroeger procedureproblemen zijn geweest - het Deurganckdokscenario wordt nu telkens weer als nachtmerrie naar voren geschoven. Maar het is niet nodig om een hele reeks onredelijke tracés mee te bestuderen en zo van meet af aan onrust te verwekken bij de bewoners, er liggen genoeg alternatieven voor.

De heer Jos Stassen : Ik vertrek vanuit de goede trouw van de overheid in dit dossier. Het is belangrijk dat de overheid zo goed mogelijk planmatig inspraakgericht procedureel te werk gaat. Anderzijds is het zeer merkwaardig dat noch de hogere overheid, noch de plaatselijke overheid, noch het actiecomité fundamentele vragen stellen rond een bepaald infrastructuurwerk. Waarom legt men beide vaststellingen niet gewoon op elkaar ? Ik heb de indruk dat de Deurganckdok-kater extreem aan het werken is. Door zo veel alternatieven ter onderzoek voor te leggen, creëert men een nodeloos probleem.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik noteer elk woord van de heer Stassen en ik zal dit met hem eens bespreken onder vier ogen. Men zou uit zijn woorden verkeerde conclusies kunnen trekken.

De heer Jos Stassen : Elk woord van deze vergadering wordt opgenomen in het verslag.

Minister Gilbert Bossuyt : Het gaat hier om een initiatief dat zeer veel geld kost. Daarom willen we zoveel mogelijk alle regels van goed bestuur volgen. We zullen er in elk geval over waken dat de procedure goed gevolgd wordt. Dat betekent dat er verschillende tracés moeten worden opgenomen die de verschillende mogelijkheden belichten. Als de studie klaar is, moeten we duidelijkheid hebben over het tracé dat de voorkeur verdient.

Op de vraag van de heer Malcorps kan ik antwoorden dat de regering een keuze zal maken op basis van het plan-MER en het project-MER. In het project-MER, de tweede fase voor de beslissing, zal een reeks heel precieze vragen aan bod komen. Dan zullen we binnen de afgesproken timing een redelijk gedetailleerd totaalbeeld hebben van de beslissing die we nemen.

Bij de briefing over dit dossier was er sprake van een heel aantal voorstellen. Misschien kunnen er nog andere voorstellen worden ingepast. We hebben de wijsheid niet in pacht. De gemeente Zwijndrecht heeft een degelijk voorstel geformuleerd en dat werd op korte termijn mee ingewerkt door de administratie. Dat bewijst volgens mij dat we dit op een ernstige manier willen aanpakken. Het vertrouwen zullen we in de loop van de procedure moeten verdienen. De overheid moet inderdaad een vertrouwenwekkend instrument zijn.

We staan aan het begin van een procedure die we in alle openheid zullen proberen te voeren. De belangen zijn te groot. Wanneer de keuze eenmaal gemaakt is, zullen we ook een goed draagvlak hebben en een goed begrip voor de plannen die we willen realiseren.

De heer Ludwig Caluwé : Het antwoord van de minister verbaast me. Hij gaat niet in op de vraag waarom men sommige tracés niet wil schrappen, zoals gevraagd door alle parlementsleden die hier het woord hebben gevoerd.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik moet dit dossier nog voorleggen aan de Vlaamse regering. Dan zal u beschikken over alle gegevens die aan de basis liggen van de keuze van de tracés. De keuze zal gedragen worden door de hele regering. Er zal ook een motivatie worden gegeven. Bij alle dossiers probeert men de hele problematiek aan bod te laten komen, zodat de betwistingsmogelijkheden achteraf tot een minimum kunnen worden herleid.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Willen de indieners van het verzoekschrift hierop nog repliceren ?

De heer Willy Minnebo : Het gemeentebestuur en het actiecomité zitten in deze zaak op één lijn. We danken de parlementsleden omdat ze ons de gelegenheid hebben gegeven het verzoekschrift toe te lichten. Zo kan openbaarheid van bestuur worden gerealiseerd. De democratie kan daar alleen baat bij hebben.

Ik begrijp dat het moeilijk zal zijn de drie te mijden tracés, namelijk Krijgsbaan, Zwijndrecht en Oost uit het onderzoek te lichten. We zullen echter blijven ijveren voor het doorvoeren van het middentracé. We menen dat dit het enige tracé is met een groot maatschappelijk draagvlak, het enige tracé waar de bevolking van Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever soelaas kan bij vinden.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Vermits het hier gaat om een verzoekschrift, moeten we tot een conclusie komen. Op basis van de uiteenzettingen van de indieners en van de heer Verbakel, van de toelichting van de minister en van de vraagstelling en de antwoorden, zou ik de volgende conclusie willen formuleren. Naar aanleiding van het verzoekschrift wordt aan de bestaande tracés, ook het tracé van de gemeente Zwijndrecht, het zogenaamde middentracé, toegevoegd. Al deze tracés zullen ten gronde worden onderzocht. Het middentracé heeft minstens evenveel kans om het te halen als de andere tracés. De andere tracés worden echter ook onderzocht, wellicht omwille van een aantal reglementeringen die - ter beveiliging van een juiste keuze - worden opgelegd door Europa en door andere instanties. Hierover moeten we wellicht niet stemmen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik meen dat er op dit ogenblik onvoldoende werd verantwoord waarom de drie tracés die een zware aantasting vormen van de woonomgeving, absoluut in het onderzoek moeten worden opgenomen. Men zegt dat dit nodig is voor het toezicht van Europa op het ogenblik dat men een habitatgebied aansnijdt. Mijn conclusie uit deze hoorzitting is dat deze drie tracés moeten worden geschrapt.

Minister Gilbert Bossuyt : We staan aan het begin van een procedure. Ik zal dit voorleggen aan de Vlaamse regering. We zullen dit uitgebreid motiveren. Door te focussen op de tracés die werden ingediend, schept u een negatieve sfeer. Ik heb duidelijk gezegd in welke richting we willen werken. Als we verschillende tracés indienen, zullen we dat motiveren. Het is de bedoeling het risico zoveel mogelijk en op een verantwoorde manier beperken. We hebben geen verborgen agenda.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : We hebben de minister gehoord en de indieners van het verzoekschrift. We kunnen zeggen dat de regering moet beslissen welke tracés in het onderzoek moeten worden opgenomen en dat ze dit moet motiveren. Als het regeringsvoorstel voorligt, kunnen we eventueel overgaan tot een stemming. Op dit ogenblik is een stemming volgens mij niet aangewezen. Door dit tracé dat volgens de indieners en ook volgens mij het meest gunstige is, mee op te nemen in het onderzoek, hebben we al een heel belangrijke stap gezet naar de indieners van het verzoekschrift.

De heer Ludwig Caluwé, verslaggever : Ik denk niet dat we onmiddellijk na de hoorzitting de besluiten moeten trekken uit het verzoekschrift. We kunnen dat eventueel doen in de volgende commissievergadering.

De heer Koen Helsen, verslaggever : Ik kan het eens zijn met dit voorstel voor de verdere behandeling van het verzoekschrift.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Kan iedereen het ermee eens zijn dat we volgende week of de week na het Paasreces besluiten trekken ? (*Instemming*).

We kunnen vragen aan de regering dat ze eerst haar voorstel formuleert. We kunnen ook eerst zelf stemmen, waarbij de regering op basis van onze stemming haar voorstellen formuleert. Misschien kunnen we hierover volgende week kort van gedachten wisselen.

Mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh : Het is positief dat het middentracé nu mee opgenomen wordt. Laat de regering eerst de kans dit te onderzoeken.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Als de commissie het ermee eens is, zullen we deze werkwijze volgen. (*Instemming*)

BIJLAGE 3

Antwoord van de Commissie op de verzoekschriften

aan : de heer Danny VAN HOVE, verzoeker
Neerbroek 46 bus 16
2070 ZWIJNDRECHT

datum : 29 april 2003

ons kenmerk : dec/com/hcu/03.04.25

betreft : verslag van de commissiebespreking van uw verzoekschrift van
3 maart 2003 betreffende de Oosterweelverbinding : bepaling
van tracé te bestuderen in het kader van de S-MER-procedure –
schrapping van onredelijke tracés

Geachte heer Van Hove,

De Commissie voor Openbare werken, Mobiliteit en Energie heeft op 25 maart jl. de indieners van de verschillende verzoekschriften m.b.t. de Oosterweelverbinding gehoord en op haar zitting van 1 april jl. met de bevoegde minister overlegd over het gepaste antwoord op de vragen vervat in de verzoekschriften.

De Commissie stelt enerzijds vast dat de nood aan een Oosterweelverbinding in het kader van het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit door geen enkele betrokken partij in vraag wordt gesteld.

De Commissie stelt anderzijds vast dat het maatschappelijk draagvlak voor het Masterplan in haar geheel en voor de Oosterweelverbinding in het bijzonder, bedreigd wordt door het uittekenen van tracé-varianten die de leefbaarheid in de kernen Zwijndrecht, Burcht en Antwerpen (linkeroever) in gevaar brengen,

De Commissie verzoekt daarom de Vlaamse regering haar inspanningen voort te zetten om via een PLAN-MER van bij de aanvang ruim inspraak te voorzien voor alle betrokken besturen en burgers. De Commissie is van mening dat deze werkwijze voorbeeldig is en houdt eraan haar bijzondere waardering uit te spreken voor de ambtenaren die zich hiervoor inzetten.

Contactpersoon : Henk Cuypers
Commissiesecretaris Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
Tel. 02/552.13.29
Fax : 02/552.13.87
Henk.Cuypers@vlaamsparlement.be

De Commissie verzoekt de Vlaamse regering alle vanuit technisch en financieel oogpunt redelijke tracé-varianten te laten onderzoeken om te voldoen aan alle vereisten van de Europese regelgeving inzake speciale beschermingszones en om toe te laten een tracékeuze te maken die voor mens en milieu het voordeligst zal zijn.

De Commissie heeft op 24 april 2003 de behandeling van uw verzoekschrift afgerond. U zal eerstdaags het verslag van de besprekingen ontvangen.

De Commissie brengt over de behandeling van uw verzoekschrift verslag uit aan de plenaire vergadering. Daarna spreekt die zich uit over de conclusies van de Commissie.

Met vriendelijke groeten,

Wivina DEMEESTER

Voorzitter van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Contactpersoon : Henk Cuypers
Commissiesecretaris Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
Tel. 02/552.13.29
Fax : 02/552.13.87
Henk.Cuypers@vlaamsparlement.be