



Vlaams
Parlement

stuk **2344** (2013-2014) – Nr. 2
ingediend op 10 maart 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heren Jos De Meyer, Bart Van Malderen, Marius Meremans
en Marc Van de Vijver

betreffende de mobiliteit over de weg in het Waasland

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Steve D'Hulster

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroij;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
mevrouw Ulla Werbrouck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

2344 (2013-2014) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

1. Toelichting door de indieners	4
2. Bespreking	5
3. Stemming.....	7
Gebruikte afkortingen	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 20 februari 2014 het voorstel van resolutie van de heren Jos De Meyer, Bart Van Malderen, Marius Meremans en Marc Van de Vijver betreffende de mobiliteit over de weg in het Waasland (*Parl. St. Vl. Parl.* 2013-14, nr. 2344/1).

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENERS

De heer *Jos De Meyer* licht het voorstel toe. De poort van Vlaanderen, de haven van Antwerpen, op de linker Scheldeoever in het Waasland, wordt voor het overgrote deel ontsloten via de nationale en internationale snelwegen E17 en E34. Ze liggen deels in het Waasland en kennen een aantal knelpunten. Het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (Interwaas) gaf al een aantal jaren geleden opdracht aan het studiebureau Vectris om de problemen in kaart te brengen en mogelijke oplossingen aan te brengen.

Interwaas is samengesteld uit de zeven gemeenten van het arrondissement Sint-Niklaas, Zwijndrecht en Waasmunster. De burgemeesters van de negen gemeenten hebben de studie onder hun vleugels genomen. Toen de opdracht is gegeven, waren in die constellatie vijf politieke partijen betrokken: 3 burgemeesters van Open Vld, 1 van sp.a, 1 van Groen, 1 van N-VA en 3 van CD&V. Alle partijen zijn in Interwaas vertegenwoordigd, net als het sociaaleconomische middenveld van Voka tot ABVV.

Studiebureau Vectris voerde de opdracht uit in samenwerking met het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Infrastructuur van het Vlaamse Gewest. Doel van de studie was tweeledig. Ten eerste moest ze de mobiliteitsstromen en knelpunten in kaart brengen voor de regio Waasland, ook zoals ze in de toekomst te verwachten zijn. Ten tweede moest ze oplossingen voorstellen voor het wegwerken of minimaliseren van de knelpunten. Voor- en nadelen worden ingecalculeerd. De plannen en studie zijn gericht op 2020 en de simulaties zijn gebaseerd op de verkeersmodellen van het Vlaamse Gewest.

Onder de burgemeesters die in Interwaas deelnemen is over een combinatie van oplossingen een consensus bereikt op grond van de gegevens uit de studie. Het gaat in eerste instantie om een dubbele kamstructuur in het Waasland door het aanleggen van parallelwegen langs de E17, tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht, en langs de E34, tussen Moerbeke en Antwerpen, en met de nodige aansluitingen. Dat moet het regionale verkeer beter afvoeren naar het hoofdwegennet en de kernen ontlasten. Ten tweede wil men een kleinschalige verbinding die geen bijkomend verkeer aantrekt tussen de E17 en de E34, namelijk een noordelijke verbinding tussen de N70 vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren en de Waaslandhaven met aansluiting op de verkeerswisselaar E34-N451, en de oostelijke tangent in Sint-Niklaas tussen de E17 en de N70.

Het voorstel van resolutie moet een signaal geven aan de Vlaamse Regering en zelfs als alarmkreet beschouwd worden en geeft aan dat de uitvoering van de voorgestelde infrastructuurwerken dringend is. Dat vergt een maximale benutting van de nodige instrumenten op het vlak van ruimtelijke planning. Snelle vooruitgang in die zin is gewenst, net als een versnelde opmaak van het plan-MER.

Het lid geeft aan dat bij twijfel over het belang van het voorstel van resolutie, de commissie nog een hoorzitting kan organiseren met het studiebureau. Hij heeft evenwel vertrouwen in de aanwezige deskundigheid.

De heer *Bart Van Malderen* stelt dat het niet toevallig is dat het voorstel van resolutie wordt aangevoerd op een ogenblik dat ook de mobiliteit in en om Antwerpen aan de orde

is. Hij onderstreept de nood aan het initiatief nog met het gegeven uit de studie dat zegt dat zonder ingrepen het Waasland 7 dagen op 7 en 24 uur per dag zou stilstaan. De dubbele kamstructuur en de noordelijke verbinding tussen de N70 en de Waaslandhaven moet veel oplossen.

De capaciteitsproblemen van de Kennedytunnel en de onderbenutting van de Liefkenshoektunnel zijn voldoende gekend, stelt het lid. Er zijn ook nog andere factoren die maken dat er los van de werken in het kader van de Oosterweelverbinding toch iets dient te gebeuren met wat het voorstel van resolutie vooropstelt. Zo kan onder meer de aangekondigde verhuizing van MSC van rechteroever naar linkeroever, extra mobiliteitsstromen genereren.

Het lid wijst volledigheidshalve ook op het tweede luik van het vermelde onderzoek, met name dat over de zachte mobiliteit en de bijkomende investeringen. Dat kan aan bod komen, maar de focus ligt voorlopig toch op het luik over de mobiliteit over de weg.

II. BESPREKING

De heer *Björn Rzoska* heeft een aantal formele en inhoudelijke opmerkingen. In eerste instantie vindt hij dat het voorstel van resolutie wel erg laat komt, zeker als er gewag wordt gemaakt van een alarmkreet en een signaal aan regeringsleden die allen deel uitmaken van de partijen die met het voorstel van resolutie komen. Verder stelt hij dat op het ogenblik van de indieningsdatum van het voorstel van resolutie er nog geen zicht was op de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014. Het is dan ook merkwaardig dat er reeds een aantal opties naar voor worden geschoven nog los van de beslissing over de Oosterweelverbinding.

Inhoudelijk ziet het lid er een intensieve poging in om iedereen mee in het bad te krijgen. De studie dateert van de periode 2007-2009. Sinds die tijd is er al heel wat gebeurd, onder meer lokale verkiezingen. De heer Rzoska vindt dan ook dat het voorstel van resolutie met de andere burgemeesters van het Waasland moest zijn afgetoetst, hetgeen niet is gebeurd. Het lid begrijpt daardoor nog minder waarom het voorstel van resolutie nu wordt voorgelegd. De optie van de noordelijke verbinding tussen de N70 en de Waaslandhaven aanvoeren nog vóór er een beslissing is over Antwerpen, lijkt hem dan ook gevaarlijk. De studie van de burgemeesters van het Waasland moest volgens de heer Rzoska immers vooral dienen om lokale en regionale problemen qua mobiliteit op te lossen en diende zeker niet om extra trafieken en sluipverkeer te genereren richting Kennedytunnel of Liefkenshoek.

Het voorstel van resolutie vraagt aan de Vlaamse Regering eigenlijk om de conclusies van de studie op te nemen in de instrumenten van ruimtelijke planning en uitvoering en na te gaan of de nodige middelen kunnen worden voorzien voor de uitvoering van de voorgestelde extra infrastructuurwerken. Dat had men al veel eerder kunnen vragen, stelt het lid.

Dat de zachte mobiliteit er pas op het einde aan te pas komt, vindt het lid onterecht. Juist daarin ziet hij dan weer oplossingspotentieel. Hij vindt de werkwijze een parlement onwaardig, en zeker mocht er alsnog een hoorzitting worden georganiseerd.

De heer *Egbert Lachaert* sluit zich in zekere zin aan bij de opmerkingen van de heer Rzoska, maar stelt dat zijn fractie het voorstel van resolutie wel inhoudelijk zal steunen. De voorgestelde maatregelen zijn al meermaals onderwerp geweest van moties die door Open Vld zijn aangebracht. Spijtig genoeg is er niet sneller aandacht aan besteed, oppert het lid. Tegelijk verbaast het ook hem dat dit op het einde van de legislatuur plots opduikt

als noodkreet vanuit de meerderheid, die er blijkbaar niet op heeft aangedrongen in de eigen beleidsploeg.

Het verwijt inzake de ondermaatse benutting van de Liefkenshoektunnel komt vreemd over voor de heer Lachaert. Dat pleit impliciet voor het goedkoper of zelfs gratis maken ervan, meent hij. Juist dat idee is door Open Vld gesuggereerd op de daartoe gecreëerde website van de CD&V (www.fileidee.be), waarbij men de repliek kreeg dat dit volgens bestaande studies niet zou werken.

De link naar de debatten en beslissingen over de mobiliteit in en om Antwerpen en met name rond het BAM-tracé, noemt het lid bizar, aangezien er bij indiening van het voorstel van resolutie geen duidelijkheid was over het tracé. Dat heeft ook een impact ten aanzien van het Waasland, oppert de heer Lachaert.

Open Vld zal het voorstel van resolutie als constructieve oppositie goedkeuren, ook al vindt men het rijkelijk laat.

De heer *Jos De Meyer* dankt Open Vld voor de steun. In antwoord op de opmerkingen van de heer Rzoska stelt hij dat de studie heeft aangetoond dat met het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen, het aantrekken van bijkomende trafieken en sluipverkeer juist wordt voorkomen.

Het voorstel van resolutie is niet opnieuw afgetoetst bij de huidige zittende burgemeesters, maar zij behoren tot de nog steeds en ook toen vertegenwoordigde politieke groepen in Interwaas. Er is wel contact opgenomen met de directeur van Interwaas over het voorstel van resolutie. Hij is onpartijdig en sprak zijn onweerlegbare steun uit voor wat voorligt.

De heer *Bart Van Malderen* vindt de opmerkingen van de heer Rzoska verzuurd. Het is zoeken naar pietluttigheden om het voorstel van resolutie toch maar niet te hoeven goedkeuren. Hij ziet hierbij geen inhoudelijke argumenten. Wat de opmerking betreft dat het hier een alarmkreet van de meerderheid betreft stelt hij dat deze opmerking bij alle initiatieven kan worden gemaakt. Het is niet omdat men tot de meerderheid behoort dat men geen vragen zou kunnen stellen of een voorstel van resolutie zou kunnen indienen.

De link met de Oosterweelverbinding is er alvast op het vlak van timing. De Vlaamse Regering heeft al lang aangekondigd dat de procedure rond de Oosterweelverbinding zou worden afgerond. De doorgaande stromen stoppen niet aan de grenzen van Antwerpen en derhalve noemt de heer Van Malderen de relatie met die dossiers een vanzelfsprekendheid. Het voorstel van resolutie behelst geen inhoudelijke voorafname ten aanzien van de keuze van de Vlaamse Regering. Er wordt gevraagd om onderzoek en dat is vrij, stelt het lid.

Hij refereert verder aan de reeds vermelde andere factoren die niets met de Oosterweelverbinding te maken hebben: interne groei van de haven, mogelijke verhuis van MSC enzovoort. Ook dat maakt het voorstel van resolutie actueel, besluit de heer Van Malderen.

De aandacht die is gevestigd op het studieluik rond zachte mobiliteit en de complementariteit daarmee, draait grotendeels om projecten die zich op het grondgebied en binnen de bevoegdheidssfeer van de gemeenten situeren. De intercommunales financieren zelf een groot deel door het dividend dat ze uitkeren rechtstreeks in te zetten ten behoeve van de gemeenten. De link met het gewest is hier veel kleiner.

De heer *Marius Meremans* treedt de heer Van Malderen bij en stelt dat er binnen het Waasland een ruim draagvlak is voor wat voorligt, over partijgrenzen heen. Hij snapt dan

ook niet wat er op tegen kan zijn dat parlementsleden daarvoor aandacht vragen aan de Vlaamse Regering. Het lid is blij met de steun van Open Vld en ook N-VA keurt het voorstel van resolutie goed.

De heer *Björn Rzoska* wil nog inhoudelijk aanvullen dat ook Groen niet tegen de noordelijke verbinding gekant is, maar ze kan niet aangelegd worden vooraleer de knoop rond de Oosterweelverbinding is opgelost, anders zit men wel degelijk met sluipverkeer.

Het lid blijft erbij dat een voorstel van resolutie met een dergelijk draagvlak dan ook bij alle burgemeesters van het Waasland moest worden aangekaart, de directeur van Interwaas is in deze geen politieke figuur. Die manier van werken klaagt Groen aan.

De heer *Jan Peumans* voegt nog toe dat de in het voorstel van resolutie vermelde ontubeling van de brug van Temse ondertussen al is gebeurd.

Hij meent verder dat het debat eigenlijk te laat komt, omdat er jaarlijks een uitvoerig debat is over het investeringsprogramma van de minister van Openbare Werken. Dan kunnen de verlanglijstjes aan de orde komen. De commissie staat huiverig tegenover het voeren van een discussie over té specifieke, zeer lokale mobiliteitskwesties die dan niet door iedereen geplaatst kunnen worden. In die zin kan het voorstel van resolutie dan ook baat hebben bij een kaart om die te duiden.

Hij betreurt vooral dat de heer Marc Van de Vijver, burgemeester van Beveren en indiener, niet aan het debat deelneemt.

De heer Peumans zal het voorstel van resolutie dus met tegenzin goedkeuren. Hij kent diverse andere regio's met dringende kwesties en stelt dat via resoluties ter zake zo alle lokale problemen van Vlaanderen binnensijpelen. Dat hoort volgens hem niet bij het iets abstracter niveau van een parlement.

De heer *Jos De Meyer* stelt nog dat de discussie niet over details is gegaan. De mobiliteitsproblemen waarvan sprake overstijgen naar zijn mening zonder meer het regionale niveau.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Jos De Meyer, Bart Van Malderen, Marius Meremans en Marc Van de Vijver betreffende de mobiliteit over de weg in het Waasland (*Parl. St. VI. Parl. 2013-14, nr. 2344/1*) wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Steve D'HULSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
Interwaas	Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas
MER	milieueffectrapport
MSC	Mediterranean Shipping Company
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen