

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2003-2004

20 januari 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en een eventueel alternatief hiervoor

Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande zuiderring te Tielt

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de betaling voor de uitrusting van de hoofdhalttes van het openbaar vervoer

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de versnelde realisatie van de tramlijn naar Wijnegem

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over zwerfvuil en rietopslag in de IJzermondong

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inkomsten uit reizigersvervoer van De Lijn in 2003

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsimpact van de inplanting van een IKEA-vestiging op de site Flanders Expo te Gent

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 20 januari 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 15 uur.*

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en een eventueel alternatief hiervoor

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Caluwé tot de heer Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de realisatie van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en een eventueel alternatief hiervoor.

Minister Van Mechelen antwoordt tevens in naam van minister-president Somers.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, volgens de pers verklaarde de minister-president eind november 2003 tijdens een debat in Lier dat de volgende Vlaamse regering zo vlug mogelijk duidelijk moet maken of en hoe de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven zal worden gerealiseerd. Hij verklaarde ook dat hij ervan overtuigd is dat het gaat om een investering die op lange termijn nuttig zal zijn.

Een kleine maand later loopt u in een interview met de VUM-kranten vooruit op wat de volgende regering zal doen. In dat interview hebt u het uitvoeringsplan afgeblazen. U vindt deze investering niet nuttig, want u bent ervan overtuigd dat de

Antwerpse haven net zo goed wordt gediend door het realiseren van de verlenging van lijn 11.

Ik vraag me dus af wat het standpunt van de Vlaamse regering nu eigenlijk is. Steunt die het standpunt van de minister-president, of is het nu al duidelijk voor de Vlaamse regering dat de realisatie van de tweede spoorontsluiting voor onbepaalde tijd zal worden uitgesteld, wat me zeer betwistbaar lijkt ? Op welke gegevens heeft de Vlaamse regering zich eventueel gebaseerd om te stellen dat de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven niet langer noodzakelijk is ? Tijdens het debat in Lier verklaarde NMBS-topman Martens trouwens uitdrukkelijk dat het tegendeel het geval is

Realiseert de Vlaamse regering zich voldoende dat door uitstel de Europese subsidies voor het spoorproject dat Antwerpen met Duisburg moet verbinden, verloren dreigen te gaan ? Met die subsidies zou nochtans een natuur- en mensvriendelijke aanleg kunnen worden gefinancierd.

Kan lijn 11 een alternatief bieden voor de tweede spoorontsluiting ? De Vlaamse regering en de Nederlandse regering hebben recent overleg gepleegd. Beschikt de Vlaamse regering over gegevens waaruit blijkt dat de intenties van de Nederlandse regering ten aanzien van lijn 11 anders zouden zijn dan wat officieel werd bekendgemaakt, namelijk dat de aanleg van lijn 11 volgens de Nederlandse plannen ten vroegste in 2008 zal gebeuren ?

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mevrouw de voorzitter, ik heb de indruk dat de signalen in verband met dit dossier niet altijd even duidelijk zijn. Dat is nooit anders geweest. Indien ik het goed heb begrepen, heeft de minister-president verklaard dat

Van Nieuwenhuysen

de tweede havenontsluiting niet onmiddellijk nodig is. Hij heeft echter niet gezegd dat ze nooit meer nodig zal zijn.

U kent de problematiek van de gebieden en de gemeenten waardoor die tweede lijn zou moeten lopen. Lier is een van die gemeenten. Ik denk dus dat er duidelijkheid moet komen. De mensen hebben daar recht op.

Ik sluit me aan bij de heer Caluwé. Iedereen was het er in het verleden immers over eens dat de tweede havenontsluiting noodzakelijk is. Nu blijkt dat niet langer zo te zijn. Ik vind dat eigenaardig.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, ik pleit voor continuïteit in dergelijke dossiers. Ik ga ervan uit dat die continuïteit er wel degelijk is. In het licht van de leefbaarheid en het leefmilieu van een hele regio moeten we een enorme toename van het wegvervoer vermijden. Dat betekent dus dat we moeten investeren in de meest duurzame oplossingen, namelijk de binnenvaart en het spoorvervoer.

Al deze spoorinvesteringen zijn dus nodig. We kunnen uiteraard een beetje discussiëren over de timing. Ik heb soms echter de indruk dat er een vreemd spel wordt gespeeld. Soms wordt het ene naar voren geschoven als prioriteit en dan weer het andere.

Ik denk dat lijn 11 nodig is. Ik denk echter ook dat de tweede spoorontsluiting en de IJzeren Rijn nodig zijn. De tweede oeververbinding is uiteraard ook heel belangrijk. Bovendien zijn er heel wat investeringen nodig in het reizigersverkeer. Wanneer we na 2005 een noord-zuidverbinding hebben gerealiseerd in Antwerpen, moeten we een soort GEN voor de reizigers realiseren in Antwerpen.

Mensen hebben nood aan en recht op een duidelijke en goede timing. We moeten duidelijkheid creëren over het plan dat we zullen volgen. Er moet ook duidelijkheid komen in verband met de financiering. Het zou bovendien totaal onaanvaardbaar zijn dat er geen geld meer zou zijn voor een milieuvriendelijke uitvoering van de plannen.

Ik pleit dus voor continuïteit. Voor de volgende 10 jaar moet duidelijk worden bepaald welke projecten zullen worden gerealiseerd en hoe die zullen worden gefinancierd. Plots een belangrijk project

op de lange baan schuiven en er niet meer over praten, is iets wat we moeten vermijden.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw de voorzitter, de heer Malcorps kan getuigen dat we dit dossier in de commissie voor Ruimtelijke Ordening bijna om de 6 maanden hebben besproken. Ik heb alles nog eens op een rijtje gezet om misverstanden te vermijden.

Zowel voor de tweede spoorontsluiting als voor lijn 11 vormt het RSV de beleidscontext. Beide lijnen zijn in het RSV geselecteerd als onderdeel van het hoofdspoorwegennet, op basis van het ruimtelijke principe 'verbindingen tussen poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland'. Er is dus geen enkel probleem om deze tracés in Vlaanderen uit te bouwen.

De tweede spoortoegang moet een verbinding tot stand brengen tussen de als economische poort geselecteerde Antwerpse haven en het Duitse Rijn-Ruhrgebied. Lijn 11 moet hetzelfde doen met de Randstad in Nederland. Het implementeren van dit alles impliceert dat er terreinen worden gereserveerd in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ik kom daarop straks terug. De tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven maakt deel uit van de als hoofdspoorweg geselecteerde IJzeren Rijn en is als dusdanig opgenomen in de bindende bepalingen van het RSV.

De Vlaamse regering bepaalde op 28 april 1998 haar standpunt door de goedkeuring van een principieel traject en een opdracht voor verder onderzoek. Via de beslissing van 23 juni 2000 hechtte de Vlaamse regering haar goedkeuring aan het voorkeurtracé en aan een het voorstel van lengteprofiel. In de beslissing van 1998 was er nog sprake van drie tracés. Na bijkomend onderzoek koos de Vlaamse regering in overleg met de NMBS voor het tracé dat vertrekt in Ekeren. Dat tracé zal onder de Bredabaan in Merksem lopen en vandaar in de richting van Schoten gaan. Van Schoten loopt het naar Wommelgem en van Wommelgem naar Ranst. Daarna zal het boven of onder de E313 lopen om vervolgens richting Lier te gaan.

Tegelijkertijd met het opmaken van het voorontwerp startte studie bureau Aeolus in opdracht van TUC RAIL op 1 januari 2002 met het maken een MER. De NMBS heeft dus 1,5 jaar gewacht om een MER te laten maken. Op 2 oktober 2002 vond dan de gebruikelijke vergadering plaats met alle

Van Mechelen

betrokken instanties over de ontwerptekst daarvan.

Op die vergadering waren de betrokken burge-meesters aanwezig. De besturen van Wommelgem, Ranst en Lier hebben toen hevige bezwaren geuit over de door de MER-deskundigen voorgestelde hoogteligging van de spoorlijn, meer specifiek ter hoogte van de kruising met de E313 te Ranst en de kruising met de Netevallei in Lier. De MER-deskundigen stelden voor om de kruising met de E313 te Ranst bovengronds te realiseren, in tegenstelling tot de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000 waarin voor een ondergrondse kruising werd geopteerd. Voor de kruising te Lier kozen ze eveneens voor een bovengrondse oplossing. Dat was in overeenstemming met de voormelde beslissing, maar niet met het standpunt in van de inwoners van Lier, die de kruising via een tunnel willen gerealiseerd zien.

De vraag rees toen of het mogelijk is om onder de E313 en in Lier een tunnel te bouwen, en wat daarvan de eventuele gevolgen voor het milieu kunnen zijn. De waterhuishouding en de kleilagen in het Netebekken zijn daarbij bepalende factoren. Ik heb de heer Vinck van de NMBS een brief geschreven met de vraag om in dit verband een bijkomend haalbaarheidsonderzoek uit te voeren.

Intussen heeft de NMBS een bijkomend haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de ondergrondse uitvoeringsmethodes. De resultaten van dat onderzoek worden momenteel bestudeerd. Ik kan u zeggen dat beide methodes technisch haalbaar zijn maar dat ze elk natuurlijk ook een hele reeks van repercussies hebben.

Tijdens de plenaire vergadering over het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan op 7 februari 2002 werd door de participanten eveneens gevraagd het RUP maximaal op het MER af te stemmen. Het was ook het standpunt van de commissie voor Ruimtelijke Ordening dat we beter zouden wachten tot het MER en het bijkomende MER klaar waren vooraleer we verder zouden gaan met een voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan, omdat we anders waarschijnlijk de kar voor het paard zouden spannen.

In juli 2003 heb ik kennis genomen van de verklaringen van de nieuwe directeur-generaal van NMBS-goederen, de heer Descheemaecker. U herinnert zich ongetwijfeld nog dat zeer merkwaardige artikel in De Gazet van Antwerpen van 7 juli

2003, waarin de heer Descheemaecker stelde dat de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven op een alternatieve manier zou kunnen geschieden. Ik heb hem dan ook onmiddellijk gebeld, omdat mijn klomp brak toen ik dat las. Ik vroeg me af wat zijn uitspraken betekenden. Was die tweede spoorontsluiting dan niet datgene waarvoor we samen, over de legislaturen heen, altijd hebben geijverd? Was er misschien iets dat we niet kenden en dat uiteindelijk in ogenschouw moest worden genomen? Ik heb met de heer Descheemaecker een afspraak gemaakt op 28 juli 2003 om zijn visie uiteen te zetten. Hij zei me dat men binnen de NMBS-afdeling 'goederen' werkt aan een volledige herberekening van de rendabiliteit van het goederenvervoer en dat men bezig is met het nemen van aantal compleet nieuwe opties, die duidelijk een trendbreuk vormen met de benadering van het goederentransport die gedurende jaren werd gehanteerd door de federale Kamer en het Vlaams Parlement.

Ten tweede zei de heer Descheemaecker dat iedereen op de hoogte is van het feit dat de capaciteit van de Kennedytunnel voor het spoortransport rond 2006-2007 verzadigd zal zijn door de bouw van het Deurganckdok. Gelet op het feit dat naar schatting 80 procent van de containers van de Linkeroever op een of andere manier naar de Rechteroever zal moeten komen, is uiteindelijk de bewustwording gegroeid dat we in heel dat investeringsdossier van de NMBS prioritair werk moeten maken van een nieuwe Schelde-oeververbinding voor het spoorwegverkeer, inzonderheid voor het goederentransport. Zodoende moeten we de prioriteit die we hadden bepaald in het akkoord met betrekking tot het NMBS-investeringsprogramma herbekijken.

Verder heeft de heer Descheemaecker op 28 juli aan mij uitgelegd dat door het bouwen van de Liefkenshoektunnel voor spoorwegvervoer eigenlijk een nieuwe ontsluiting ontstaat vanuit de Noorderterminal. Via deze nieuwe Schelde-oeververbinding kan via de linkeroever een verbinding worden gemaakt naar Gent, van Gent naar Parijs en van Parijs naar Zuid-Europa. De tweede ontsluiting in de richting van Zuid-Europa wordt dus de facto gerealiseerd door de nieuwe spoortunnel onder de Schelde en de aansluiting Parijs-Zuid-Europa.

Er zijn ook gevolgen verbonden aan de Europese richtlijnen in verband met het concurrentieel stellen van het goederenvervoer, waarbij wordt afgestapt van de klassieke benadering van een ton per kilometer spoor op eigen grondgebied. Heel die theorie vervalst, waardoor het voor de NMBS niet meer zo belangrijk is die trafiek te blijven genere-

Van Mechelen

ren op het eigen grondgebied. De heer Descheemaecker stelde dat het doortrekken van lijn 11 langs de A12 om aan te sluiten op het Nederlandse spoornetwerk een bijkomende ontsluiting zou voorzien naar Duitsland als een soort noodoverlaat, daar waar op een bepaald moment een calamiteit zal ontstaan in het huidige tracé.

Op basis van het gesprek met de heer Descheemaecker heb ik vanzelfsprekend gesprekken aangeknoopt met het Antwerpse Stadsbestuur en het Antwerpse provinciebestuur. Zoals u weet zijn we ook ter plaatse geweest om de zaak te bespreken. De vergadering waarbij er een consensus groeide, vond plaats in het Provinciehuis van Antwerpen en was voorafgegaan door twee voorbereidende vergaderingen op mijn kabinet op 3 september en op 13 oktober. Op 3 september heb ik een werkvergadering georganiseerd met de heer Pellens en de heer Restiau namens de Antwerpse havengemeenschap, met de heer Descheemaecker namens de NMBS en met de heer Delwaide en de heer Bruyninx namens het havenbedrijf, waar we dat verhaal van 28 juli hebben verteld in gezelschap van de meest betrokken partners. Dit heeft geleid tot een bijkomend overleg met de heer Pellens en Restiau van de Antwerpse havengemeenschap op 13 oktober, om ervoor te zorgen dat de violen in Antwerpen op elkaar afgestemd zouden zijn.

De conclusie van die drie vergaderingen en van de werkvergadering met minister Bossuyt, minister-president Somers en mezelf was dat Antwerpen en dus ook Vlaanderen resoluut opteert voor het geven van prioriteit aan de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel voor het goederentransport en daarbij aansluitend de versnelde aanleg van lijn 11. Met andere woorden : in het investeringsprogramma werd beslist dat we er bij de federale regering voor zouden pleiten de Liefkenshoektunnel en lijn 11 als prioriteiten naar voren te schuiven en dat de tweede goederenspoorontsluiting naar achteren zou worden geschoven. Dit standpunt werd onder tussen geconcretiseerd in het overleg met de federale regering en heeft zoals u weet geleid tot de aanpassing van het investeringsplan 2004-2007. Dit werd bekrachtigd op het Overlegcomité van 22 september 2003, als ik me niet vergis.

Hoe zit het nu met die tweede spoorontsluiting ? Laat me daar heel duidelijk in zijn : zelf blijf ik de noodzaak van een tweede spoorontsluiting, tot het tegendeel is bewezen, verdedigen. De NMBS stelt evenwel nadrukkelijk dat de aanleg en de exploitatie van de tweede goederenspoorontsluiting, onder

de voorwaarden die het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering vandaag opleggen, onmogelijk is. Dit werd bevestigd in een brief van de heer Vinck van 18 augustus 2003, die een antwoord is op een brief van mezelf van 21 oktober 2002 ! Ik heb er in de commissie voor Ruimtelijke Ordening nooit een geheim van gemaakt dat de bouw van de tweede spoorontsluiting een zodanig grote ingreep is op heel de omgeving dat deze bouw slechts kan worden gerealiseerd onder de voorwaarden die de Vlaamse regering in 2000 heeft opgelegd. Daarop antwoordt de heer Vinck in zijn brief het volgende : 'Het is dus zeer betreurenswaardig vast te stellen dat van een nog te realiseren project zeer bij voorbaat geweten is dat het tot een ongunstige exploitatietoestand en een exuberant hoge kostprijs zal leiden.' De NMBS moet echter wel weten wat ze wil : ofwel het een, ofwel het ander. De NMBS laat ons formeel weten dat ze de tweede goederenspoorontsluiting, zoals de Vlaamse regering die ziet, niet kan realiseren, omdat een van de grote problemen in de exploitatie het overwinnen is van hoogtes en laagtes door het feit dat werd gekozen voor een ondergrondse aanleg gekoppeld aan overbruggingen.

Wat is het resultaat ? Op dit ogenblik is afgesproken tussen de NMBS, het havenbedrijf, de havengemeenschap en de Vlaamse regering dat we ten eerste alles zetten op de versnelde planning van de Liefkenshoekspoortunnel. Daarvoor is een gemengde werkgroep opgericht die quasi-maandelijks vergadert op mijn kabinet om ervoor te zorgen dat we qua ruimtelijke planning niet de fout maken die men heeft gemaakt bij het tweede goederenspoortracé en waar men 2 jaar na de goedkeuring en de beslissing van de Vlaamse regering is begonnen met de opmaak van een MER. De NMBS is dus begonnen en weet perfect van de administratie Ruimtelijke Planning wat nodig is om deze ingreep te realiseren.

Ten tweede werd ook afgesproken dat een ambtelijke werkgroep het overleg met Nederland op gang moet trekken met betrekking tot goederenlijn 11. U weet dat goederenlijn 11 en de tracékeuze ook waren opgenomen in het historische protocol dat de Vlaamse regering heeft afgesloten met betrekking tot de aanleg van de HSL, de fameuze beslissing van de Vlaamse regering van 17 juli 2000. In het kader van de samenwerking met Nederland loopt momenteel een studie onder de naam 'vergelijkende studie met betrekking tot de tracékeuze voor de verbinding van goederenlijn 11', een studie die wordt uitgevoerd door het bureau Stabo.

Van Mechelen

Naar aanleiding van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het opheffen van de reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden voor het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet werd lijn 11 opnieuw actueel, aangezien een stuk van de reservatiestrook voor dat duwvaartkanaal samenvalt met de reservatiestrook voor lijn 11. Naar aanleiding daarvan zijn er nogal wat opmerkingen geformuleerd, onder meer door de stad Antwerpen tijdens de plenaire vergadering van 12 december 2002. Er werd dan ook beslist door minister Bossuyt en mezelf om aan de secretaris-generaal van het departement LIN de opdracht gegeven om de coördinatie op zich te nemen van een bijkomende studie over een tracé voor lijn 11. Hieruit blijkt dat het strategisch plan voor de haven van Antwerpen uiteindelijk het meest aangewezen planproces is om uitspraken over nut en belang van deze landinwaartse ontsluiting van de haven op te nemen. Het is dus de bedoeling om het definitieve tracé voor lijn 11 op Vlaams grondgebied op te nemen in het ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening van de rechterhavenzone. Daarvoor is momenteel het concept 'De Zeehaven van Antwerpen op de Rechterscheldeoever rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland' in uitvoering. De bedoeling is om in het kader daarvan uiteindelijk het tracé te bepalen.

U weet misschien dat de milieubeweging heeft gevraagd of er geen aanpassing van het tracé kon gebeuren ter hoogte van Zandvliet. Op technisch vlak is dat geen enkel probleem, het ging gewoon om een beleidskeuze. Aan secretaris-generaal Desmyter is de expliciete opdracht meegegeven om na te gaan of we daar de twee belangen niet kunnen verzoenen.

Samengevat kan ik het volgende zeggen. Ten eerste zetten we met ARP, met het kabinet van minister Bossuyt en dat van mezelf en met de NMBS alles op alles om de bouw van de Liefkenshoekspoor-tunnel mogelijk te maken tegen eind 2005. Ik moet u niet uitleggen dat dit een ongelooflijke versnelling vraagt van de planningsprocessen, van het opstellen van een MER en dergelijke. Ten tweede overlegt de heer Desmyter met Nederland om voor lijn 11 een tracékeuze vast te leggen. In het investeringsprogramma is goederenspoorlijn 11 uiteindelijk ook naar voren getrokken, waardoor we de noodoverlaat die we zoeken als een soort tweede ontsluiting van de haven, de facto kunnen realiseren. Planning en visie zijn van de hand van de heer Descheemaeker. Ten derde gebeurt dit alles in overleg met de Antwerpse havengemeenschap en

het Antwerpse havenbedrijf. Ten vierde blijft de tweede beslissing van de Vlaamse regering van 2000, het tracé zoals we dat hebben goedgekeurd in uitvoering van de eerste beslissing van de Vlaamse regering van 1998, onverkort van kracht.

Tot slot zal nu, in de loop van de volgende maanden en jaren – en dat is een opdracht die de NMBS op dit ogenblik aan het uitvoeren is – de economische haalbaarheid van de exploitatie van die tweede havenontsluiting en de noodzaak ervan verder worden onderzocht. Nadat die studie door de NMBS is afgerond, zal vanzelfsprekend opnieuw contact worden opgenomen met de Vlaamse regering. Het is op dat ogenblik en niet vroeger dat zal moeten worden beslist of er al dan niet een ruimtelijk uitvoeringsplan tot stand moet komen voor die tweede spoorontsluiting. Wat mij betreft, is daar dus geen enkele onduidelijkheid over. Laat me ook stellen dat in het financieringsproject van de NMBS op dit ogenblik voor 2007 geen kredieten zijn voorzien voor die tweede spoorontsluiting. Ik denk dan ook dat het onbillijk zou zijn en overigens in strijd met het nieuwe decreet van 18 mei 1999 om via een ruimtelijk uitvoeringsplan dat niet wordt gevolgd door onteigening en uitvoering, uiteindelijk een volledig tracé te hypothekeren zonder dat de realisatie ervan kan worden gegarandeerd.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik dank de minister voor zijn omstandig antwoord. Ik noteer dat het wat genuanceerder is dan de stelling die hij vlak voor Kerstmis in de pers heeft verkondigd.

Mijnheer de minister, u bent een beleidsman van de Vlaamse regering. Ook al is het spoor een federale bevoegdheid, u hebt toch wel een en ander te zeggen over de genomen beleidsbeslissingen en de adviezen voor investeringsplannen. Uiteraard zijn we het allemaal eens dat de spoortunnel voorrang heeft op andere projecten. U beweert wel dat u persoonlijk voorstander bent van de tweede spoortoegang, maar uw uitleg over de verdere noodzakelijkheid ervan, bevat weinig overtuigende elementen. De elementen die op een duidelijke noodzaak wezen, zouden als dusdanig niet meer aanwezig zijn.

Het alternatief, namelijk lijn 11, is voor een aantal zaken goed, maar niet in deze kwestie. Ik begrijp niet hoe lijn 11 volgens de heer Descheemaeker, die ik als een verstandig man beschouw, ons zou moeten verbinden met Rotterdam. Gaan we daarbij gebruik maken van de Betuweroute ? In elk

Caluwé

geval zal Rotterdam dan dichterbij Duitsland liggen dan Antwerpen. Zullen we de Betuwelijn mee financieren ? Of is het zijn bedoeling om over de Brabantlijn te gaan ? In dat geval zullen alle goederentreinen door Brabantse steden zoals Breda, Tilburg en Eindhoven rijden. Ze zullen ons niet graag zien komen, vrees ik.

Ik heb geen enkele aanwijzing van u gekregen dat lijn 11 er aan de Nederlandse kant sneller zal komen dan werd voorzien. De planning is verschoven tot na 2008 en wordt gehypothekeerd door het al dan niet realiseren van de Westerscheldeterminaal in Vlissingen, want ik heb gelezen dat die misschien in Terneuzen zal worden gebouwd. Aan Nederlandse kant zou de noodzaak voor lijn 11 daarvoor helemaal verdwijnen. Nederland zal de lijn hoe dan ook alleen maar toestaan als er uitsluitend is over de aanleg van een nieuwe lijn die niet door Bergen op Zoom loopt en die een nieuwe verbinding legt tussen Bergen op Zoom en het punt waar de Betuwelijn begint. Die verbinding kan natuurlijk niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Zelfs al zou lijn 11 een alternatief kunnen zijn in de richting van Duitsland, dan zal de lijn in elk geval veel later worden gerealiseerd dan de Betuwelijn. Vanaf 2007 heeft Rotterdam dus een heel korte verbinding met Duitsland, maar wij niet.

Ik ben niet overtuigd dat de tweede spoorontsluiting niet meer noodzakelijk zou zijn. De heer Martens van de NMBS zegt publiek dat de noodzaak nog bestaat, anderen doen dat binnenskamers. De brief van 18 augustus 2003 is geen nieuw element. De Vlaamse regering heeft in juni 2000 de terechte beslissing genomen om te kiezen voor een mensenmilieuvriendelijk tracé. Toen reeds zei de NMBS dat het tracé te veel geld zou kosten. De Vlaamse regering besliste terecht om toch door te zetten. Ik zie dan ook niet goed in waarom na 3 of 4 jaar op de beslissing zou worden teruggekomen. De NMBS zegt nog steeds hetzelfde. De Vlaamse regering moet haar stelling blijven aanhouden. We moeten goed beseffen dat als de lijn de eerstvolgende jaren niet wordt aangelegd, we de subsidiëring van Europa voor de mens- en milieuvriendelijke aanleg, kunnen verliezen.

Ik vrees dat de zaak voor ons uit wordt geschoven. Ik had gehoopt dat harder zou worden doorgevoerd en dat een aantal knopen zouden worden doorgehakt. In het recente verleden werd nog over deze zaak gediscussieerd. Het is nogal profetisch dat u hier op 10 oktober 2002 hebt gezegd : 'Het is niet omdat we ons in een onafgebroken periode

van verkiezingen begeven, dat we hierin mogen talm. We zullen deze knoop moeten doorhakken en dat zal gebeuren met een open vizier en met de kaarten op tafel.' Ik stel vast dat de knoop niet wordt doorgehakt, maar dat het probleem voor ons uit wordt geschoven. De moed die u wou opbrengen op 10 oktober 2002, bestaat niet meer.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Caluwé, wat u over moed denkt, is voor uw rekening. Dat de regering in juni 2000, dat was drie maanden voor de gemeenteraadsverkiezingen, een beslissing heeft genomen en verdedigd, getuigde niet van enige angst voor mogelijke reacties. Ik heb de verklaring afgelegd in mijn eigen streek. Ik blijf erbij dat ik mijn beslissingen niet laat hinderen door op stapel staande verkiezingen.

De NMBS heeft een compleet nieuwe perceptie en praat nu in termen van mobiliteit, capaciteit en rentabiliteit. Op het vlak van mobiliteit is iedereen het erover eens dat – first things first – eerst werk moet worden gemaakt van de spoorwegtunnel. Op het vlak van rentabiliteit mogen we niet vergeten dat er op dit ogenblik een verbinding met Duitsland is. De enige mogelijkheid om de rentabiliteit te verhogen is het heractiveren van het tracé van de IJzeren Rijn. Dat tracé werd behouden in het investeringsprogramma van de NMBS. Dat gebeurde op uitdrukkelijk verzoek van de Vlaamse regering. Het tracé wordt door dik en dun verdedigd tijdens alle mogelijke overlegfasen. Ook in Nederland blijven we op de uitbouw van het tracé hameren. Het schoentje knelt echter op het vlak van de capaciteit. Vandaag is er geen capaciteitsprobleem op de as tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

In verband met uw vraag over het veiligheidsprobleem en over de noodzaak voor een tweede ontsluiting, laat de NMBS weten dat ze een nieuwe visie hebben over de noodontsluiting. Ik ben geen spoorwegbaas en het is dus niet mijn taak om terzake te beslissen. Ik weet alleen dat ik geen ruimtelijk uitvoeringsplan opmaak voor iets dat niet zal worden gerealiseerd.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de wendingen in dit dossier blijven verbazen. 'Het kan verkeren', zei Bredero. Ik ben al een hele tijd met dit dossier bezig. In 1995-1996 vroegen wij ons al af of er naast de oostelijke ontsluiting – waar iedereen groot voorstan-

Malcorps

der van was – niet moest worden onderzocht of ook een noordelijke of westelijke ontsluiting nodig was. Toen kregen de heer Van Dienderen en ik alle mogelijke banbliksems over ons heen, omdat ons voorstel absoluut niet overeenkwam met de toen voorgeschreven gang van zaken.

De actiecomités hebben al dikwijls gelijk gekregen, ook al zijn veel van hun voorstellen ontstaan vanuit een nogal amateuristische invalshoek. Dit scenario wordt trouwens al jaren naar voren geschoven door iemand uit een actiegroep, de heer Rombouts. We hebben er dus alle belang bij om soms eens naar die mensen te luisteren om te weten te komen welke ideeën leven. De NMBS komt nu blijkbaar op basis van rentabiliteitsafwegingen tot dezelfde conclusie als de mensen die direct bij de zaak betrokken zijn en in de buurt wonen. Het is goed om te weten wat op het terrein leeft, want het is duidelijk dat er meerdere opties zijn.

Ik herinner me nog goed dat ons een kaartje werd getoond met de trafieken van de NMBS. Een hele dikke stroom ging in zuidoostelijke richting en bijgevolg werd ons gezegd dat we ons op die richting moesten concentreren. Een klein straatje liep in zuidwestelijke richting en werd totaal verwaarloosbaar genoemd. De heer Descheemaeker en de NMBS schuiven die optie nu wel naar voren. Het is duidelijk dat alle uitleg heel relatief is. We moeten heel goed nadenken eer we de waarheid van zogenaamde specialisten geloven en er ons beleid op afstemmen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande zuiderring te Tielt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Callens tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande zuiderring te Tielt.

De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de regio Tielt wordt ter verlichting van de verkeersoverlast veel verwacht

van de aanleg van de zogenaamde zuiderring rond Tielt. Ik ontving vooral veel mails toen herstellingen werden uitgevoerd aan de ringlaan, waardoor een aantal wagens door het centrum van de stad moesten rijden. Het centrum heeft smalle straatjes, er zijn veel scholen, er rijdt veel vrachtverkeer en er zijn regelmatig files.

Ik heb me laten inlichten over het ruimtelijk structuurplan van de stad. In het ruimtelijk structuurplan is sprake van de dringende aanleg van een zuiderring. Het overleg met u, uw administratie en het Vlaams Gewest loopt al enige tijd. De mensen in Tielt en anderen die gebruik kunnen maken van de ring, vragen of de werken niet wat sneller kunnen beginnen.

Mijnheer de minister, wat is het standpunt van de administratie over de zuidelijke aansluiting op de bestaande ringlaan te Tielt ?

Verrichtte de bevoegde administratie reeds voorbereidend onderzoek naar de mogelijke effecten op het vlak van de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid, de kostprijs en de ecologie ? Ik dacht dat dit misschien al was gebeurd via het mobiliteitsplan van Tielt, maar dat heb ik niet nader onderzocht.

In welke mate werd overleg gepleegd tussen de lokale overheid en het Vlaams Gewest ?

Kunt u in het geval van een positieve houding tegenover de realisatie van de zuiderring te Tielt, reeds een tijdspad geven ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze problematiek werd al meermaals besproken met uw voorganger en met zijn voorganger. De enige rode draad doorheen de besprekingen is de kabinetschef.

Ook voor de plaatselijke politiek is dit een gevoelig dossier. De heer Callens heeft het over de hele zuiderring, maar ik wil het hebben over de zuidoostelijke randweg. Dat stuk is misschien een knelpunt bij de planning. Het tracé dat ook werd opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad Tielt, wijkt wat af van het gewestplan. Dat betekent waarschijnlijk dat het moet worden geregulariseerd of aangepast via een BPA. Dat is een cruciaal punt.

Ik sluit met daarom graag aan bij de vragen van de heer Callens. Ik zou graag van u vernemen wat de precieze timing is. Hebt u zicht op een wijziging van de uitvoeringsplannen ? Het gewest zal een

Decaluwe

bouwvergunning moeten aanvragen. Hoeveel tijd is daarvoor nodig ? Komt er een akkoord met de NMBS ? Dat zal waarschijnlijk nodig zijn, want langs het tracé bevindt zich ook een spoorwegbrug. Hoe zit het met de timing van al deze stappen ?

In het investeringsprogramma van 2005 wordt hopelijk nog steeds in 3 miljoen euro voorzien voor de werken. Ik heb echter nog nergens middelen voor onteigeningen terug kunnen vinden. Hoe zit het daarmee ?

De zuidoostelijke randweg is van groot belang voor de veiligheid van de schoolgaande jeugd te Tielt. Een oplossing dringt zich op.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de zogenaamde zuiderring om Tielt bestaat uit twee tangenten onder de stad. De zuidoostelijke tangent verbindt de gewestwegen N327 en N35 en de zuidwestelijke de N399 en de N37. Uit het mobiliteitsplan van de gemeente bleek dat de zuidoostelijke tangent meer prioritair is dan de zuidwestelijke en daarom heeft de AWW de studie van dit wegvak opgestart.

In het verleden werd al duidelijk gemaakt dat de discussie over de ring rond Tielt in feite een discussie is over ruimtelijke ordening. De ringstructuur is immers niet noodzakelijk uit oogpunt van regionale verbindingen, maar kan een lokale functie vervullen indien de gemeente de ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van Tielt organiseert. Dit is een louter technische vaststelling. Uit ruimtelijk oogpunt zou het misschien beter zijn dat dergelijke ontwikkelingen in het noorden worden voorzien. In feite is dit een duidelijk voorbeeld van hoe mobiliteit en ruimtelijke ordening hand in hand gaan.

In het ruimtelijk structuurplan van de provincie West-Vlaanderen wordt de zuidoostelijke omleiding van Tielt tussen de N35 en N327 gezien als een secundaire weg II, die enkel tot doel heeft om het industriegebied Zuid te ontsluiten.

De studie van de lokale zuidoostelijke tangent werd reeds aangevat. Het project is convenantgebonden, in afwachting van een akkoord met de gemeente. De startnota werd voorgelegd aan de provinciale auditcommissie op 14 juli 2003. De conclusie van de auditor was dat er nog een aantal onderzoeken dienden te gebeuren en dat er keuzes dienden te worden gemaakt en gemotiveerd. Er moet strikt over worden gewaakt dat er zich geen nieu-

we ontwikkelingen kunnen voordoen langs deze zuidoostelijke tangent. De startnota werd dan ook niet conform verklaard.

Volgens de te volgen procedure komt de startnota en de hierop volgende projectnota tot stand in de gemeentelijke begeleidingscommissie. Die is reeds meerdere malen samengekomen. Het tracé van de omleidingsweg moet nog worden ingepast in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of een BPA, wat een taak is van de lokale overheid. De gemeente heeft ervoor gekozen om te werken via een GRUP in plaats van via een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, alhoewel dit laatste meer aangewezen zou zijn gezien de zuidoostelijke tangent als secundaire weg werd gecatalogeerd.

Vooraleer deze noodzakelijke procedures binnen het beleidsdomein van de ruimtelijke ordening worden gefinaliseerd en de noodzakelijke onteigeningen worden doorgevoerd, kan er geen realistisch tijdspad worden meegedeeld voor de opname in het investeringsprogramma en de realisatie van de zuidoostelijke tangent.

De voorzitter : De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens : Mijnheer de minister, ik dank u voor dit antwoord. Als ik het goed begrijp, wordt de bal teruggeworpen naar Tielt. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Handelt Tielt niet snel genoeg of is het simpelweg een kwestie van procedures die veel tijd vergen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Callens, het is niet aan mij om te beoordelen in hoofde van de gemeente. De gemeente moet de nodige keuzes maken. Als dat is gebeurd, kunnen de gevolgen worden getrokken op het vlak van de ruimtelijke ordening. Pas als de problemen op het gebied van ruimtelijke ordening van de baan zijn, komt het probleem van de onteigeningen op de proppen. Het is op dit ogenblik dus niet mogelijk om een realistisch tijdsverloop voor het hele dossier te geven.

Het is niet aan mij om een schuldige aan te wijzen. Er moet ook rekening worden gehouden met het gemeentelijk begeleidingsplan. Er moet een keuze worden gemaakt en dat is niet eenvoudig. In elk geval moeten convenants worden afgesloten. Het project moet immers officieel het voorwerp uitmaken van een convenant.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de betaling voor de uitrusting van de hoofdhalttes van het openbaar vervoer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de betaling voor de uitrusting van de hoofdhalttes van het openbaar vervoer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week bespraken we de aanpassingen op het decreet over de basismobiliteit. Ik wil het nu graag hebben over het uitvoeringsbesluit van 29 november 2003. Daarin werd de problematiek van de halte-infrastructuur opgenomen, namelijk in hoofdstuk 6, artikel 15 en volgende.

De VVSG en diverse gemeenten die bezig zijn met de implementatie van de basismobiliteit, laten weten dat er nog onduidelijkheid bestaat inzake de bekostiging van de hoofdhalttes. Oorspronkelijk werd gesteld dat de basisuitrusting voor 100 procent zou worden betaald door De Lijn en het gewest. Voor de gewone haltes kunnen de gemeentes vrij kiezen tussen voor 75 procent subsidieerbare schuilhuisjes via De Lijn en gratis schuilhuisjes die via concessies worden uitbesteed aan privé-firma's.

De hoofdhalttes vormen het probleem. Er zijn een aantal wettelijk vastgelegde vereisten waardoor de gemeenten de nodige middelen mogen verwachten. Ik zag dat regeling van 100 procent subsidie niet in het uitvoeringsbesluit werd opgenomen. Daardoor wordt er gemakshalve van uitgegaan dat de regeling van 75 procent subsidie geldt. Ik heb contact opgenomen met De Lijn en met een aantal gemeenten en ook daar is het niet duidelijk onder welk stelsel de hoofdhalttes vallen.

De hoofdhalttes worden met voorrang gerealiseerd in gemeenten die de basismobiliteit hebben ingevoerd. Het zal wellicht zo zijn dat veel toekomstige hoofdhalttes, zeker in het buitengebied, aan alle vereisten voldoen. Het is ook goed mogelijk dat gemeenten op een mooi heringericht centrumplein een passend schuilhuisje wensen in te planten. De vraag is of er voor een dergelijk schuilhuisje, dat aan de basisnorm van een hoofdhaltte voldoet, een subsidie voor een standaardschuilhuisje van De Lijn kan worden verleend.

Mijnheer de minister, kunt u duidelijkheid verschaffen over het bekostigen van hoofdhalttes ? Is het niet beter dat het besluit wordt aangepast of verfijnd ? Wat is de houding van De Lijn ? Waar werden reeds hoofdhalttes ingericht en door wie werden ze bekostigd ? Wat is de geschatte kostprijs als de basisuitrusting voor de hoofdhalttes voor 100 procent zou worden betaald – wat de oorspronkelijke bedoeling was – door De Lijn en het gewest ? Over welke middelen beschikt u om dit te effectief te financieren ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, ik kan bij deze bevestigen dat de hoofdhalttes op dezelfde wijze worden gefinancierd als de normale haltes en dat de momenteel gangbare praktijken van toepassing zijn. Momenteel zijn we bezig aan de eindversie van het ontwerp van uitvoeringsbesluit 'Exploitatie en Tarieven', waarin deze bepalingen bij besluit definitief worden vastgelegd. In de feiten worden de vandaag gangbare praktijken bestendigd, zoals u ze hebt vernoemd in uw vraag.

De houding van de VVM ten aanzien van het inrichten van hoofdhalttes is niet verschillend van de houding die wordt aangenomen ten aanzien van de uitrusting van normale haltes. Voor hoofdhalttes die evenwel deel uitmaken van een gecombineerd project met de stad, de AWW, of de NMBS, of die slechts een onderdeel zijn van een groter project, worden de verschillende delen van de investering via een bijzondere overeenkomst met de betrokken partners vastgelegd. In vele gevallen gaat het hier evenwel over volwaardige autobusstations die in een groter geheel werden ingepast.

In tegenstelling tot hetgeen uit de vraagstelling blijkt, kan ik dus bevestigen dat dezelfde subsidie-regeling van toepassing is voor gestandaardiseerde hoofdhalttes. De Lijn is hier wel degelijk van op de hoogte en werkt volgens de principes die ik daarnet heb vermeld.

Voor alle duidelijkheid : er bestaan twee verschillende systemen voor het plaatsen en financieren van schuilhuisjes aan zowel normale haltes als hoofdhalttes. In systeem één kiest de gemeente om publicitaire schuilhuisjes te laten plaatsen door een publiciteitsfirma. In dat geval plaatst de betrokken firma de schuilhuisjes en neemt alle kosten ten laste, alsmede het onderhoud van de schuilhuisjes. In dat geval zorgt de VVM voor de noodzakelijke informatie aan die halte, zoals de dienstregelingen, over de bediening van het openbaar vervoer. De gemeente int de opbrengsten die uit het contract

Bossuyt

met de publicitaire firma voortvloeien. In het tweede systeem kiest de gemeente ervoor om geen reclame voor derden op de schuilhuisjes te hebben. In dat geval subsidieert het Vlaams Gewest het plaatsen van het schuilhuisje voor 75 percent en draagt de gemeente 25 percent van de kosten. De gemeente staat in dat geval in voor het onderhoud en het reinigen van het schuilhuisje. De VVM verzorgt de noodzakelijke halte-informatie. Bijkomende voorzieningen zoals fietsenstallingen, vallen onder dezelfde regeling.

In antwoord op de derde vraag kan ik toelichten dat – in het uiterst zeldzame geval van totale afwezigheid van halte-uitrusting – de volgende maximumbedragen worden vooropgesteld : in een grootstedelijk gebied 430.000 euro, in een stedelijk gebied 240.000 euro, in een randstedelijk gebied 31.000 euro, in een kleinstedelijk gebied 23.000 euro en in een buitengebied 15.000 euro. Deze ramingen houden geen rekening met de bestaande halteaccommodatie en met de publicitaire schuilhuisjes. De eventuele kosten voor telefoon en brievenbus vallen ten laste van de operatoren.

Tot op heden zijn geen afzonderlijke subsidies gepland en worden investeringen met betrekking tot hoofdhalttes ingeschreven op de bestaande budgetten binnen het begrotingsartikel 81.02 om de eenvoudige reden dat ze ten laste vallen van de VVM en dus niet van de stad of gemeente.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. De VVSG heeft ook een poging ondernomen om hierin duidelijkheid te krijgen. Ik heb me daarop geïnspireerd. Ik heb navraag gedaan bij De Lijn. Ik kreeg daar geen duidelijk antwoord. Het zou goed zijn om dit aan de gemeenten door te spelen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de versnelde realisatie van de tramlijn naar Wijnegem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams

minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de versnelde realisatie van de tramlijn naar Wijnegem.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, laat er geen misverstand over bestaan : het is goed dat De Lijn beslist om versneld te investeren in de doortrekking van tramlijnen, bijvoorbeeld de doortrekking van lijn 12 naar Wijnegem. In het kader van het minder-hinderplan en het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit, wordt terecht sterk de nadruk gelegd op snelle tramverbindingen tussen stad en rand en omgekeerd.

Toch rijzen er wat vragen bij deze nieuwe prioriteitsstelling. Vooral als zou blijken dat de nieuwe eindhalte van de tram met keerlus zou komen ter hoogte van het Wijnegem Shopping Center. De Antwerpse middenstand vreest dat daardoor een nieuwe stroom van klanten uit de stad naar het Shopping Center zal trekken. Dit is voor een aantal winkelstraten in het Antwerpse, die op dit moment vechten voor een herwaardering, een slecht signaal. U weet dat de zenuwachtigheid bij de middenstand groot is. Dat zal er niet op verbeteren nu de federale regering dit weekend de kaart van de groothandelsvestigingen trok.

Andere elementen pleiten voor de versnelde aanpak van zowel lijn 10 als lijn 12 in Deurne. Er is nood aan een hernieuwing van de sporen, de ontsluiting van een nieuwe wijk en de verbinding van het centrum van Deurne met het Shopping Center. Dit laatste zou het autoverkeer doen afnemen. Ten slotte is er de vraag van De Lijn naar een nieuwe stelplaats in het kader van de bestelling van nieuwe tramstellen, waar wij uiteraard volledig achter staan.

Is deze nieuwe prioriteitsstelling een feit ? Wat betekent dit voor de timing van de verschillende geplande projecten inzake doortrekking van tramlijnen ? Wanneer zou de doortrekking naar Wijnegem worden aangevat ? Wanneer zou die volgens de eventuele nieuwe planning gerealiseerd zijn ?

Volgens geruchten zou het Shopping Center mee druk uitoefenen voor deze verbinding of zelfs aan de realisatie ervan willen participeren. Kunt u deze geruchten weerleggen ? Ik neem aan dat dit indianenverhalen zijn.

Wat zijn de mogelijke scenario's van een verlenging naar Wijnegem ? Geniet een voorlopige eind-

Malcorps

halte en terugkeerlus tegenover de Makro op dit moment de voorkeur van De Lijn ? Worden ook andere mogelijkheden nog onderzocht, zoals het doortrekken van de tramlijn over de Houtlaan richting Schilde, het doortrekken van de tram richting centrum Wijnegem, bijvoorbeeld tot aan CC het Oud Gasthuis of zelfs tot in het centrum zelf ? De gemeente Wijnegem zelf is daarvoor blijkbaar geen vragende partij.

Is door De Lijn of door de BAM onderzocht of de verlenging van andere tramlijnen niet veeleer de voorkeur verdienen ? In de Antwerpse gemeenteraad werd gediscussieerd over de verbinding met het Eilandje en Ekeren, in het verlengde van de tweede fase van de Leienvernieuwing. Is dat niet belangrijker ?

Blijkbaar is De Lijn sterk vragende partij voor een nieuwe stelplaats voor de nieuwe tramstellen tegenover de Makro. Is dit de enige mogelijkheid ? Zijn andere locaties onderzocht ? Om welke redenen is die plek noodzakelijk voor een nieuwe stelplaats ? Moet voor deze stelplaats groen sneuvelen ? Ik heb begrepen dat de gebouwen van de AWV zouden worden gebruikt. Klopt dat ? Dat zou heel wat groene en/of open ruimte sparen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik heb eveneens veel vragen bij dit project. De heer Malcorps heeft de meeste ervan al geformuleerd.

Is deze doortrekking prioritair op datgene wat de stad Antwerpen vraagt, namelijk de doortrekking richting Ekeren ? Werd er rekening gehouden met de nadelige gevolgen voor een aantal winkelstraten in de stad ?

Wat zijn de verdere plannen inzake doortrekking ? Bestaan er plannen ? Staat er een timing op ? Zo ja, komt er een lijn door Wijnegem of errond ? Hoe wil De Lijn het obstakel van het Albertkanaal oplossen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Malcorps, ik zal uw vragen beantwoorden. Daarbij zullen ook uw vragen aan bod komen, mijnheer Caluwé.

De tramverlenging tot voorbij Wijnegem past volledig in het kader van de geplande uitbreidingen van het Masterplan en Pegasus-plan voor Antwer-

pen. In deze plannen zijn zowel de tramverlenging tot voorbij Wijnegem als de bouw van de nieuwe stelplaats ingeschreven.

Het maatschappelijk debat hierover is opgestart. De huidige planning voorziet in de afronding van het aanbestedingsdossier voor eind 2004 en de realisatie van de stelplaats en tramverlenging voor begin 2006.

U vroeg naar de druk uitgeoefend door het Shopping Center. Dit zijn geruchten. Ik ben hiervan niet op de hoogte.

De Lijn prefereert om tot voorbij het centrum van Wijnegem te rijden. Het traject van de Houtlaan past in het sneltramproject tot Malle. Dit project maakt deel uit van het Pegasus-plan voor Antwerpen.

De verlengingen van andere tramlijnen volgen de logische planning, rekening houdend met andere werkzaamheden die vandaag in planning en uitvoering zijn.

Aan de keuze voor de stelplaats aan de Makro is een uitvoerige analyse voorafgegaan. Daarbij is rekening gehouden met de locatie van de huidige tramstelplaatsen ten noorden en zuiden van de stad Antwerpen en met de toekomstige uitbreidingsprojecten van De Lijn. Het terrein aan de Makro is daarbij zowel om stedenbouwkundige als om exploitatieredenen naar voren gekomen als de meest aangewezen locatie om een nieuwe stelplaats te bouwen. Voor de bouw van deze stelplaats zal bovendien geen groen hoeven te sneuvelen.

Over het obstakel van het Albertkanaal kan ik u nog geen antwoord geven. Dat zullen de studies moeten uitwijzen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Enerzijds wilt u een lijn door het centrum van Wijnegem, maar anderzijds ook rond Wijnegem, richting Schilde en Malle. De voorlopige eindhalte ligt in elk geval aan de Makro en het Shopping Center, weg van het centrum van Wijnegem. Dat is een ongunstig neveneffect voor de middenstand. Hoe lang blijft dit zo ?

Oorspronkelijk zou dit geen voorrang krijgen. Wat betekent dit voor andere projecten ? Worden die afgeremd ? Het Masterplan berust op een heel schema. Als daar één element aan verandert, verschuift de hele planning.

Malcorps

Is er nagegaan waarom dit nu precies voorrang krijgt ? Wellicht is dat omwille van die stelplaats, maar wat betekent dat voor de andere projecten ? Bijvoorbeeld ook in Ekeren vragen ze vlug werk te maken van een verbinding. Waarschijnlijk zullen ze daar moeten wachten tot de tweede fase van de werken op de Leien, maar er zijn ook goede argumenten om snel over de Noorderlaan een verbinding met Ekeren te maken.

Minister Gilbert Bossuyt : Het gaat inderdaad om heel wat realisaties, en soms zijn er technische redenen waarom een onderdeel wordt verschoven ten voordele van een ander. Daar wordt ook rekening mee gehouden. Er wordt een bepaalde logica gevolgd, gebaseerd op de uitvoerbaarheid van de werken.

De planning wordt gevolgd door een planningsgroep en er wordt van in het begin rekening mee gehouden. Er zijn tabellen van wat er allemaal moet worden gerealiseerd. Het is op zich geen probleem dat er iets verschuift. Wel moeten de mensen die ermee bezig zijn, rekening houden met de meest diverse dingen. De bedoeling is daarbij altijd vooruit te gaan.

De heer Johan Malcorps : U ziet geen graten in het feit dat de eindhalte van die lijn nu voor enige tijd aan het Shopping Center ligt ?

Minister Gilbert Bossuyt : Het zal voor een aantal jaren zo zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over zwerfvuil en rietopslag in de IJzermonding

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over zwerfvuil en rietopslag in de IJzermonding.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het natuurreservaat De

IJzermonding vormt samen met het Zwin het laatste slikken- en schorregebied in ons land. De laatste jaren hebben die slikken en schorren heel wat negatieve invloeden ondergaan. Zeer grote oppervlakten aan slikken en schorren werden opgespoten en omgevormd. In het geval van de IJzermonding gebeurde dat met de bedoeling er een moderne jachthaven van te maken, wat ook het toerisme ten goede komt.

Een tijd geleden leek het erop dat het waardevolle natuurreservaat helemaal zou worden opgeslokt. In 1993 werd met het Plan Zeehond een alarmkreet gelanceerd voor het behoud van De IJzermonding. Acht jaar later waren grote delen van het herstelplan uitgevoerd en kregen we in de IJzermonding een echt natuurgebied met heel wat ontwikkelingskansen.

Een drietal jaren geleden werd begonnen met de regelmatige omhaling van het zwerfvuil langs de oevers van de IJzer. Ondanks deze opruiming blijven er echter enorme hoeveelheden zwerfvuil en rietopslag in het reservaat, vooral afkomstig van de zee en de IJzer. Dat heeft een verstikkende werking, waardoor de typische zilte vegetatie sterk is achteruitgegaan. Nu de tweede fase van het Plan Zeehond is afgewerkt en de resultaten daarvan heel wat positieve reacties uitlokken van omwonenden en toeristen, is het wenselijk dat dit probleem wordt aangepakt. Nog steeds worden grote hoeveelheden rietopslag en zwerfvuil aangevoerd, van dierenkadavers tot bierflesjes, plastic flessen en ijzeren tonnen.

Mijnheer de minister, deze bevaarbare waterloop valt onder uw bevoegdheid. Ik vraag dan ook uw aandacht voor dit probleem. Het is noodzakelijk bij het sluizencomplex een rooster met een ophaalbak te plaatsen. Dat is al gebeurd in het buitenland en op vele kleine afwateringssluizen in de vele poldergebieden in ons land. Mits een goede constructie moet het mogelijk zijn ook in Nieuwpoort zo'n systeem aan te brengen.

Is er al een evaluatie gemaakt van de omhaling van het zwerfvuil langs de IJzeroevers door de gespecialiseerde firma ? Wordt met het oog op de verdere modernisering van het sluizencomplex onderzocht wat de mogelijkheden zijn om daar roosters met een ophaalbak te plaatsen ? Ziet u andere mogelijkheden om deze problematiek aan te pakken ? Is er hiervoor geen samenwerking nodig met andere departementen en, aangezien een deel van de vervuiling van de Noordzee komt, met de federale overheid ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, nadat het vroegere contract verlopen was, werd begin 2003 het omhalen van drijvend vuil op de IJzer en de andere bevaarbare waterlopen door de afdeling Waterwegen Kust van AWZ opnieuw aanbesteed. Bij het opmaken van het nieuwe bestek werd rekening gehouden met de ervaringen opgedaan met het vorige contract.

Voor de IJzer werd de opdracht gegund aan de firma Braet uit Nieuwpoort. Tot op heden heeft deze firma de werken tot volledige voldoening van het bestuur uitgevoerd. Het contract voor het verwijderen van zwerfvuil voorziet niet in het systematisch verwijderen van riet, aangezien dat een natuurlijk materiaal is. Ik moet er ook aan toevoegen dat de verwachtingen op het vlak van natuur niet volledig worden ingelost.

Uit onderzoek door de afdeling Waterwegen Kust blijkt dat het plaatsen van roosters met een ophaalbak aan het sluizencomplex te Nieuwpoort technisch niet aangewezen is. Deze roosters zouden de waterafvoer, met piekdebieten van 60 kubieke meter per seconde, te sterk hinderen zodat opwaarts op de IJzer nog meer problemen zouden kunnen ontstaan, met wateroverlast tot gevolg.

Mijn voorganger heeft reeds een gelijkaardig antwoord gegeven op de gelijklopende schriftelijke vraag van 12 november 2001 van de heer Loones. Het toen ingenomen standpunt over dit rooster blijft behouden.

Naast het opkuisen van het aangespoelde vuil, zou de aanvoer van het zwerfvuil via de waterlopen die in de IJzer uitmonden, zo veel mogelijk moeten worden vermeden. Dat kan onder andere gebeuren door het plaatsen van roosters op die waterlopen. Het afvoerdebiet is daar kleiner, zodat een rooster de waterafvoer er minder hindert.

De waterlopen van de eerste categorie vallen onder de bevoegdheid van minister Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw. Aminoal heeft op de noodoverlaat van de Ieperlee naar het kanaal Ieper-IJzer een rooster geplaatst dat belet dat zwerfvuil in de IJzer terechtkomt. Andere initiatieven van Aminoal op waterlopen van de eerste categorie die de toevoer van zwerfvuil verminderen, zijn de volgende.

De roosters op de Verdrongen Weiden, die geïnstalleerd werden om vuil uit de overvloedige IJzerwegbeek te houden, houden ook het zwerfvuil naar de Ieperlee tegen. De slibvang op de Handzame-

vaart houdt in mindere mate ook zwerfvuil tegen langs de randen. Zo'n slibvang zal door Aminoal in de toekomst ook op de Martjesvaart worden gebouwd. De inrichtingswerken van de Handzamevaart te Diksmuide in opdracht van Aminoal zullen door hun esthetisch karakter hopelijk ook het dumpen van afval voorkomen.

Volledigheidshalve dien ik nog te vermelden dat, naast de 6 waterlopen van de eerste categorie die zwerfvuil naar de IJzer kunnen afvoeren, er ook nog 10 waterlopen van tweede categorie, 10 van derde categorie en enkele niet geklasseerde waterlopen in de IJzer uitmonden. Deze waterlopen worden door de provincie, de gemeenten en de polders beheerd. Ook deze instanties dienen dus betrokken te worden in de strijd tegen het zwerfvuil op de IJzer. Mijn administratie zal dan ook het probleem blijven aankaarten in het bekkencomité waar al deze instanties vertegenwoordigd zijn.

Met Aminoal is er zoals gezegd reeds het nodige overleg. Met de beheerders van de andere waterlopen zal in het bekkencomité verder worden overlegd. De aanvoer van zwerfvuil via de Noordzee kan moeilijk worden verhinderd buitengaats de IJzermonding. Zwerfvuil dat via de monding in de IJzer binnendringt, wordt verzameld en verwijderd door middel van de aannemingsopdracht vermeld in mijn antwoord op uw eerste vraag.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de minister, u hebt een overzicht gegeven, maar niet gezegd dat het probleem zal worden opgelost. Dat is nochtans het belangrijkste. Het zou nuttig zijn eens over de grens te kijken, want in Frankrijk wordt het systeem ook gebruikt op rivieren ter grootte van de IJzer. Het kan in elk geval niet blijven zoals het is. Het riet vormt trouwens het grootste probleem.

Minister Gilbert Bossuyt : We kunnen het overleg intensiever voeren, zodat we tot een gezamenlijke aanpak komen. Voor het riet wordt tot op heden gerekend op een natuurlijke verwijdering. Als die niet gebeurt, en we willen daarop ingrijpen, dan vergt dat ook een andere opvatting. Ik stel voor dat we die problemen in het bekkencomité aankaarten. Daar kan gezocht worden naar oplossingen waarbij iedereen betrokken is. De streek verdient het dat we daarvoor inspanningen leveren, en ik hoop dan ook dat we tot resultaten kunnen komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inkomsten uit reizigersvervoer van De Lijn in 2003

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sauwens tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inkomsten uit reizigersvervoer van De Lijn in 2003.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de zoektocht van het parlementslid naar de waarheid is boeiend. We zullen dan ook geregeld met vragen komen. Enkele weken geleden is een voorstel van resolutie besproken over de tellingen en de aanrekening van het aantal reizigers en ritten per abonnement.

Mijnheer de minister, berichten worden meestal verspreid door De Lijn zelf, maar op 28 december deed u het. U wist duidelijk waar het over ging, en u had meer informatie. U zei – nog voor het einde van het jaar – dat 2003 een recordjaar voor De Lijn bleek te zijn. Mijn vragen liggen dan ook voor de hand.

U zei dat het aantal verplaatsingen van abonnees 69 percent uitmaakt van het totale aantal verplaatsingen, en een waarde vertegenwoordigen van 253 miljoen. Hoe kan dat worden uitgesplitst naar stad, streek, enzovoort ? Hoeveel van de abonnementen werden gratis aan de gebruiker verstrekt via De Lijn of via het systeem van de derde betaler ?

Het is opmerkelijk dat de toename van het aantal verplaatsingen bij de abonnees groter is dan de toename van het totaal aantal verplaatsingen. Wat is de ontwikkeling van het aantal reizigers bij de andere vervoerswijzen dan de abonnementen ? Hoe hebben de netto vervoersontvangsten zich ontwikkeld in 2003 in verhouding tot 2002 ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik probeer zo volledig mogelijk op deze vragen te antwoorden, weliswaar wetende dat er nog betwisting over kan zijn. Vraag en antwoord hierover zullen ook klaarheid brengen over de gebruikte methodes. Dat is het belangrijkste. Ik kan niet altijd een wiskundig exact cijfer geven, maar wel de belangrijke trends die we vaststellen.

Op basis van de reeds gekende cijfers voor 2003 is, rekening houdend met de evoluties die zich de voorbije jaren hebben doorgezet, een trendanalyse mogelijk die een indicatie geeft van het aantal vervoerde reizigers in het jaar 2003. De op deze manier bekomen cijfergegevens geven uiteraard niet het exact aantal reizigers voor 2003 weer, maar zijn wel voldoende accuraat om een globale voorspelling te maken voor het gehele jaar 2003.

Op 1 november 2003 bedroeg voor de abonnementen het gecumuleerde aantal reizigers ongeveer 227 miljoen, wat ongeveer 69 percent van het totaal aantal reizigers is. Er kan worden aangenomen dat deze verhouding dezelfde zal zijn voor het totaal van 2003.

De abonnementen kunnen worden opgesplitst in verschillende groepen. Ik vermeld telkens het aantal in omloop op 1 november 2003. Van de Buzzy Pazz waren er 174.785. Van de Omnipass waren er, voor mensen van 25 tot 59 jaar, 41.809, en voor 60-plussers 2.131. Van de DIV-abonnementen in ruil voor de inlevering van een nummerplaat waren er 12.740.

Er waren 3.506 gratis abonnementen voor personen die 75 percent korting genieten. De kortingen van 75 percent werden namelijk afgeschaft. 16.846 abonnementen werden afgeleverd aan werkzoekenden in uitvoering van het derdebetalerscontract met de VDAB. Van de WIGW-abonnementen waren er 9.149. Er waren ook 29.682 zogenaamde vrijverkeerskaarten voor OCMW-leefloontrekkers en 225 3W-extra-abonnementen, voor wonen, werken en winkelen.

Daarnaast zijn er nog dagpassen die al naargelang van de interpretatie eigenlijk ook kunnen worden beschouwd als dagabonnementen. Daarvan werden er in november 2003 52.871 verkocht. In de periode van 1 januari 2003 tot en met eind november 2003 werden er in totaal 676.122 dagpassen verkocht. Een dagpas wordt gerekend voor vier ritten.

Vervolgens bestaan er in Brussel, in samenwerking met de NMBS, de TEC en de MIVB, ook nog MTB of metro-trein-busabonnementen die op alle maatschappijen in Brussel geldig zijn op het net van het Brussels grondgebied. In november werden er daarvan 40.780 verkocht. Er bestaan ook nog gecombineerde abonnementen met de NMBS, waarvan er in november 18.636 werden verkocht, en met de TEC in Wallonië, waarvan er in november 62 werden verkocht. Ook met de MIVB bestaan er aparte gecombineerde abonnementen die enkel

Bossuyt

geldig zijn op het net van de VVM en de MIVB. Daarvan werden er in november 247 verkocht.

De 65-plus-kaarten zijn hier uiteraard niet inbegrepen omdat voor deze vervoerbewijzen de registratie van het aantal ritten gebeurt op basis van het aantal ontwaardingens dat op de voertuigen werd uitgevoerd. De ritten die met deze kaarten worden uitgevoerd, worden dus exact geteld.

Het forfaitair aantal reizigers per abonnement werd bij de start van De Lijn in 1991 vastgelegd. Sindsdien zijn deze forfaits niet meer aangepast, wat een vergelijking van het aantal reizigers over de jaren heen mogelijk maakt. De tabel met het overzicht van het aantal reizigers per vervoerbewijs maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst met de VVM, die ik reeds ter informatie aan deze commissie heb bezorgd.

Uiteraard zijn er met de invoering van nieuwe abonnementen wel nieuwe voorwaarden ontstaan. Vroeger hing het forfaitair aantal reizigers af van het soort abonnement. Voor abonnementen met een welbepaalde reisweg werden 52 reizigers per maand geteld. Voor de stadsabonnementen, de voorstadsabonnementen en de netabonnementen werden 90 reizigers per maand geteld. Voor de twinabonnementen, die geldig zijn voor een welbepaalde reisweg plus een stadsgebied, werden 104 reizigers per maand geteld.

Met de invoering van de Buzzy Pazz en de Omnipas en de daaraan verbonden omvorming van alle abonnementen naar netabonnementen werden volgende regels vastgelegd. Voor een abonnee woonachtig in de streek worden er 52 reizigers per maand per abonnement geteld. Voor een abonnee woonachtig in de stad worden er 90 reizigers per maand per abonnement geteld. Deze forfaits gelden voor alle huidige abonnementen van De Lijn, behalve voor de abonnementen die worden uitgereikt in toepassing van het nieuwe derdebetalerssysteem 3W-Extra.

Op 1 mei 2003 werden de eerste 3W-Extra-abonnementen afgeleverd. Omwille van het feit dat de abonnementen in het systeem van 3W-Extra afgeleverd worden aan alle personeelsleden van de derdebetalen en hun partners, zal het gebruik per abonnement lager liggen dan bij de normaal afgeleverde abonnementen. Daarom wordt voor deze abonnementen slechts een derde van het aantal reizigers van de normale abonnementen aangerekend. Dit geeft voor de abonnee uit de stad 30 rei-

zigers per maand en voor de abonnee uit de streek 17 reizigers per maand.

Een tabel met de berekening van het aantal reizigers per vervoerbewijs maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst. De cumul van november 2003 geeft een toename van het aantal reizigersabonnementen weer van ongeveer 26 percent ten opzichte van dezelfde periode in 2002. De kleinere stijging in het totale aantal reizigers, ongeveer 14 percent, wordt veroorzaakt door een daling met 22 percent in het kaartgebruik. Het biljetgebruik stabiliseert zich. Uit deze cijfers blijkt dat het goedkopere en zeer gebruiksvriendelijk netabonnement de reizigers ertoe aanzet om over te stappen van de kaart naar een abonnement. De nettovervoersontvangsten kennen in de cumul tot en met november 2003 een kleine daling. Hier zijn dezelfde trends te merken als bij het aantal vervoerde reizigers, met name een stijging van de ontvangsten van de abonnementen en een daling in de ontvangsten van de kaarten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsimpact van de inplanting van een IKEA-vestiging op de site Flanders Expo te Gent

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteitsimpact van de inplanting van een IKEA-vestiging op de site Flanders Expo te Gent.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije dagen is er heel wat gediscussieerd over de inplanting van groot-handelszaken. Het gaat dan dikwijls over economische repercussies, maar er moet ook aandacht worden besteed aan de effecten op de mobiliteit. Recent raakte bekend dat de Stad Gent akkoord gaat met de vraag van IKEA om een nieuwe vestiging te openen op de site Flanders Expo. Los van de economische discussie, is er de vraag of deze site op het vlak van mobiliteit wel geschikt is.

Holemans

Flanders Expo ligt nabij het kruispunt van de E40 en de E17. Over Flanders Expo loopt de B402 of Pégoudlaan die in het RSV is aangeduid als primaire weg I, tussen de E40 en de R4 ten zuidwesten van Gent. In het streefbeeld R4 West van AWW staat : ‘Het voornaamste probleem is het gebrek aan capaciteit van de Pégoudlaan en de E40. Tijdens drukke dagen in Flanders Expo bereikt de Pégoudlaan haar maximumcapaciteit alleen al door de bezoekers.’. Een groothandelszaak die circa 1 miljoen autoverplaatsingen genereert, zal dit probleem uiteraard nog vergroten.

Het deel van de E40 waar de Pégoudlaan op aantakt, is nu reeds op vele momenten oververzadigd. Dit geldt zowel voor het woon-werkverkeer in het spitsuur, als tijdens weekends met mooi weer. De filemelding ‘file op de E40 in Drongen’ tijdens een mooie zomerse zaterdag verwijst naar de files die zich op dit punt situeren. Het is duidelijk dat dagtoeristen voor de kust in combinatie met zaterdagse shoppers, de file-ellende op de E40 alleen maar zullen doen toenemen. Op termijn zal de Pégoudlaan als verbindend element tussen de E40 en R4 West, ook extra verkeer moeten verwerken gegenereerd door de Westerscheldetunnel.

De vraag is dan ook hoe er zal worden omgegaan met doorgaand en bestemmingsverkeer op de site van Flanders Expo. Hoe verhoudt zich dat tot het streefbeeld ? Initieel werd eraan gedacht de verbindende functie van de Pégoudlaan over te hevelen naar de N466. Na heel wat discussie, is dat denkkader echter verlaten. Het Gentse stadsbestuur stelt in het ruimtelijk structuurplan Gent dat het streefbeeld R4 West zou worden herbekeken. Voor de N466 zou er een bijsturing komen en zou er een oplossing worden uitgewerkt voor de lokale bereikbaarheid.

Mijnheer de minister, vindt u de site Flanders Expo een goede keuze voor de vestiging van IKEA, rekening houdend met het extra verkeer dat dit mee zal brengen en met het huidige conflict tussen bestemmings- en doorgaand verkeer ? Wat betekent dit voor de aangekondigde aanpassing van het streefbeeld voor de N466 ? Wat is de stand van zaken in de herwerking van dit streefbeeld ? Uw voorganger heeft in deze commissie gezegd dat er snel werk zou worden gemaakt van een herziening.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de administratie Wegen en Verkeer is recent op de hoogte gebracht van het akkoord van de stad Gent om een IKEA-vestiging te openen op de site Flanders Expo in Gent. Ik deel ten volle de bezorgdheid omtrent de invloed hiervan op de verkeersafwikkeling op de E40, de Pégoudlaan en de R4 ten zuidwesten van Gent. De precieze invloed van de geplande vestiging is echter bij het gewest nog niet bekend. Door de initiatiefnemers is een mobiliteitseffectenrapport in opmaak. Op basis van de resultaten van dit rapport zal de administratie een grondig advies kunnen uitbrengen.

Het Vlaams Gewest gaat uit van de wegcategorisering zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Pégoudlaan is een primaire weg I en de N466 een primaire weg II. Geplande ontwikkelingen mogen de functies van die wegen, namelijk het verbinden en ontsluiten op Vlaams niveau, niet in het gedrang brengen. Het spreekt dan ook voor zich dat uit het MobER zal moeten blijken, welke bijkomende maatregelen door de initiatiefnemer gerealiseerd moeten worden opdat deze functies kunnen worden behouden.

Voorlopig werden nog geen stappen ondernomen om een nieuw streefbeeld voor de N466 op te maken. Er werd met de stad Gent afgesproken dat de prioriteit gaat naar de herinrichting van het aansluitingscomplex E40 en N466.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, uw antwoord op mijn laatste vraag verbaast me. U zegt dat het streefbeeld voor de N466 nog niet is herzien, maar dat een onderdeel ervan zal worden gerealiseerd, namelijk de aansluiting op de E40. In het streefbeeld is sprake van een grote zwevende rotonde en dat roept heel wat vragen op. Ik raad u dan ook aan om voldoende overleg en inspraak te organiseren. Dit is vlakbij een dorpskern en een schooltje en dat genereert heel wat bezorgdheid.

Minister Gilbert Bossuyt : We kennen de gevoeligheden en zoiets is nooit gemakkelijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.42 uur.*