



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer D. Ramoudt tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de autosnelweg A19 tussen Ieper en Veurne

VOORZITTER : de heer J. Leclercq, ondervoorzitter

— *De interpellatie wordt gehouden om 11.45 uur.*

Interpellatie van de heer D. Ramoudt tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de autosnelweg A19 tussen Ieper en Veurne

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Ramoudt tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de autosnelweg A 19 tussen Ieper en Veurne.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer D. Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de bedoeling van deze interpellatie is meer duidelijkheid in dit dossier te verkrijgen.

Mijnheer de minister, de bevolking en de ondernemers hebben het recht te weten wat er met de A19 zal gebeuren. De mensen worden het stilaan moe dat vaak al te gemakkelijk gedane beloften niet worden nagekomen. Ik verwijs onder meer naar uw belofte in verband met de Zeehaven van Oostende waarvoor de kredieten in de begroting niet werden gehandhaafd. De mensen weten dus eigenlijk niet meer waaraan zich te houden.

Minister T. Kelchtermans : Wat bedoelt u met uw opmerking in verband met de Zeehaven van Oostende ? Er is niets veranderd.

De heer D. Ramoudt : Ik denk dat een aantal voorziene begrotingskredieten niet in de begroting voor 1995 staan. Ze werden opgeschoven.

Minister T. Kelchtermans : Alles is ingevuld zoals het was afgesproken.

Ik neem het niet dat zomaar tussen neus en lippen wordt gezegd dat we de afspraken niet nakomen. Alle afspraken worden nagekomen.

De heer D. Ramoudt : Ik zal daar straks, na de interpellatie, nader op ingaan.

De autoweg A19 werd aanvankelijk gepland tussen Kortrijk, Ieper en Veurne. Hij is aangelegd en in gebruik tussen Kortrijk en Ieper. De voltooiing van de autoweg tussen Ieper en Veurne zou de huidige overbezetting van de weg Ieper-Veurne, beter gekend als de N8, wegnemen.

In de gewestplannen is het tracé van deze autosnelweg A19 tussen Ieper en Veurne ingetekend. Nu blijkt dat in het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dit bij wet voorziene tracé van de A19 niet meer zou voorkomen.

De recente economische en verkeerstechnische evolutie toont ten overvloede aan dat het handhaven

van dit tracé onontbeerlijk is voor de regio.

De verzadiging van de Franse autosnelweg A25 tussen Rijsel en Duinkerke en de afwerking van de A18 die tegen volgend jaar wellicht tot aan de Franse grens zal zijn gerealiseerd, zullen de laterale druk op de verbindingen nog doen toenemen en dus nogmaals op de N8, Ieper-Veurne.

Wij houden tevens nog rekening met een verbinding - er werd daarvoor in gunstige zin gepleit - tussen Jabbeke en Zeebrugge, zodanig dat de druk op de A19 en bijgevolg ook op de N8, ook nog zouden toenemen.

De voltooiing van de A8 tussen Brussel en Doornik zal de verkeersdruk vanuit Henegouwen naar de kust via Ieper eveneens nog verder doen toenemen, deels ook ter ontlasting van de files op de E40.

De huidige rijksweg, de N8 Ieper-Veurne, is eigenlijk de enige verkeersader voor zowel zwaar wegvervoer als doorgaand en plaatselijk verkeer en traag landbouwverkeer, en dit enkel op twee rijvakken.

U weet beslist dat het aantal zware ongevallen met dodelijke afloop de jongste tijd angstwekkend hoog ligt. Op termijn zou voor deze weg een oplossing moeten worden gevonden.

Door de periodieke piekverzadiging van de N8, gebruiken veel weggebruikers hoe langer hoe meer de

Ramoudt

kleine secundaire verbindingswegen, wat niet alleen gevaar meebrengt maar ook de overlast over de gehele Westhoek verspreidt.

Een aantal dorpen op de N8 snakken ernaar om opnieuw leefbaar te worden. De situatie is dermate erg dat in de cafés de glazen op de rekken rammelen wanneer zwaar vervoer voorbij komt gereden. We denken hierbij in het bijzonder aan Brielen, Elverdinge, Woesten, Oostvleteren en Hoogstade.

Mijnheer de minister, aan de ene kant pleit de GOM steeds maar voor een vergroting van de industrieterreinen ; aan de andere kant neemt de GOM in dit specifieke dossier een andere houding aan. Indien men industrieterreinen creëert, moet men ook voor de toegankelijkheid zorgen.

Industrieterreinen creëren en de nodige ontlastings- of verbindingswegen niet aanleggen, valt niet met mekaar te rijmen.

Ten einde enige duidelijkheid in dit dossier te verkrijgen, zou ik graag weten waarom het tracé voor de A19 niet meer in het voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorkomt. Zijn er hiervoor budgettaire redenen ? Andere argumenten die naar voren worden gebracht, hebben betrekking op het ecologisch waardevol landschap dat zou worden geschaad.

Hebt u een alternatief voorzien in het geval de A19 er niet komt ? Indien er geen alternatief is, wat is dan uw motivatie om de A19 niet te voltooien ?

Ik dring erop aan een concreet antwoord te formuleren, zodat de mensen tenminste weten wat op termijn zal gebeuren, wat niet kan gebeuren, wat wordt verdaagd en wat operationeel zal worden.

Er wordt in dit dossier ten zeerste op duidelijkheid aangedrongen.

De voorzitter : De heer Breyne heeft het woord.

De heer P. Breyne : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de problematiek door de heer Ramoudt naar voren gebracht, is volgens mij zeer ernstig. Op inhoudelijk vlak kan ik hem grotendeels volgen.

Wanneer men in de streek spreekt over het al dan niet doortrekken van de A19 tussen leper en Veurne, wat tussen Kortrijk en leper sinds vele jaren is gerealiseerd, dan is er altijd een lichte aarzeling geweest over de opportuniteit van het doortrekken. Ik wil dat niet ontkennen. Trouwens, ik behoor ook tot degenen die een aarzelende houding aannemen. Er worden altijd een aantal belangen tegen mekaar afgewogen.

Eenzijds zijn er de economische belangen, de belangen van ontsluiting van de verschillende kernen van de streek, verbindingen naar de havens, en nu naar de Chunnel. Ook de belangen van het toeristische verkeer reken ik bij de economische belangen.

Anderzijds zijn er de belangen van het landschap, het milieu, de vrijwaring van de landbouwbedrijven in het betrokken gebied enzovoort.

Het is inderdaad niet eenvoudig bij dergelijke voorstelling tot eenduidige en in de streek algemeen aanvaardbare conclusies te komen.

Men moet ook rekening houden met een aantal realisaties die intussen in Vlaanderen, maar ook in Noord-Frankrijk tot stand zijn gekomen of de voltooiing bereiken.

De heer Ramoudt zegt terecht dat er de jongste jaren een nieuw, heel belangrijk element aan het dossier werd toegevoegd, met name de groeiende en acuut geworden problematiek van de verkeersveiligheid langs de N8 leper-Veurne.

De N8 is geconcipieerd als een secundaire gewestweg, die dorpen, se-

cundaire steden en kleinere entiteiten met mekaar verbindt. In werkelijkheid echter heeft deze weg de functie van een doorgetrokken snelweg. Deze weg wordt voor een groot deel gebruikt door zwaar doorgaand verkeer, voor het goederenvervoer. Daarbij moet u dan nog het toeristisch verkeer rekenen.

Dit heeft inderdaad tot de situatie geleid die door de heer Ramoudt eerder werd geschetst betreffende de rijksweg leper-Veurne, met name onleefbare dorpskernen, en tussen deze dorpskernen een mengeling van landbouwverkeer met het klassieke verkeer, vooral het zware goederenvervoer. Dit alles had de laatste tijd talrijke ongevallen tot gevolg.

Wij zijn absoluut voorstander van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het is inderdaad belangrijk dat in Vlaanderen, ruimtelijk gezien, iedere functie haar juiste plaats krijgt, namelijk de natuur, het verkeer, wonen, werken enzovoort. Op een geordende en gestructureerde manier moet iedere functie haar juiste plaats krijgen in het geheel. Hierbij moet ook een indeling van het wegennet en een juiste toedeling van taken aan de verschillende categorieën wegen worden overwogen.

Wanneer men deze concrete situatie bespreekt, moet men ook de juiste klemtonen leggen. Hier is de juiste klemtoon dat leefbaarheid en veiligheid moeten primeren, ook in een streek die eerder als natuurgebied en niet als een natuurreservaat moet worden aangeduid, als een gebied waar ook mensen wonen, werken en leven, die dit in veilige omstandigheden wensen te doen.

Het doortrekken van de A19 is hiertoe een mogelijke oplossing. Als er een alternatieve oplossing zou bestaan die aan de geuite bezwaren en problemen tegemoetkomt en die maximaal ook de andere reële belangen dient, zoals de landbouw, het landschap en het milieu, sluit ik die absoluut niet uit. Persoonlijk ben ik er echter niet van overtuigd dat an-

Breyne

dere oplossingen mogelijk zijn, die beter zijn en minder schade zouden berokkenen aan de andere doelstellingen die ik hierboven heb opgesomd.

Belangrijk is dat in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het principe van de verbinding, zoals zij nu in het gewestplan is ingeschreven, gevrijwaard blijft. Wij geven er de voorkeur aan dat dit principe in het gewestplan blijft ingeschreven, zoals wij ook voorstander zijn van de effectieve realisatie van het principe. Ik weet dat het Ruimtelijk Structuurplan nog in een pre-adviesfase verkeert ; het maatschappelijk overleg moet nog worden aangevat. Het is ook belangrijk te weten of het werkdocument dat nu voorligt in ieder geval de mogelijkheid van de realisatie van het doortrekken van de A19 niet uitsluit. Het is dus belangrijk dat het principe gevrijwaard blijft. Wat de concrete vormgeving betreft, wil ik niet op de zaken vooruitlopen ; het maatschappelijk overleg moet liefst in de streek zelf en met de nodige deskundigheid plaatsvinden.

In ieder geval moet een oplossing worden gezocht die ook met de economische belangen, in de ruime zin van het woord, dus industrie, toerisme, landbouw, milieu, rekening houdt vooral uitgaand van de noodzaak van een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid in het betrokken gebied. Nu blijkt dat de ingrepen in een aantal dorpskernen, die trouwens lovenswaardig zijn, uiteindelijk geen fundamentele oplossing bieden voor het probleem.

De voorzitter : De heer Maertens heeft het woord.

De heer M. Maertens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal niet herhalen wat mijn twee collega's reeds hebben gezegd. Toch wil ik er nog het volgende aan toevoegen.

Het probleem van de A19 is vooral een probleem van verkeersonveiligheid in de vijf dorpskernen op de N8, de oude weg tussen Ieper en Veurne, die effectief zeer smal is. Deze weg moet dringend aan het verkeer worden aangepast. Zelfs al zouden de werken aan de A19 worden uitgevoerd, op het oude of op een nieuw tracé - deze discussie laat ik in het midden - dan nog zou de uitvoering twintig jaar kunnen aanslepen en zou dus voor de dorpsbewoners geen oplossing bieden op korte termijn. Als de heer Ramoudt zegt dat de glazen uit de kast vallen, dan is dat effectief het geval. Het zware vervoer door de dorpskernen is niet langer houdbaar.

Een gelijkaardige situatie doet zich voor op de weg Diksmuide-Roeselare. Het zou al te gek zijn dat, naast die drukke weg, nog een autoweg zou worden aangelegd. Bovendien zou dan iedere drukke weg moeten worden ontdubbeld. Wie vandaag pleit voor de A19, volgens het oude tracé, als alternatief voor de N8, pleit in feite voor nog meer verkeersongevallen in deze dorpen. Dit is mijns inziens onaanvaardbaar.

Zelfs de Kamer van Koophandel pleit niet meer voor het huidige tracé van de A19 om de Westhoek te ontsluiten. Misschien denken sommige collega's dat men de industrieterreinen rechtstreeks met elkaar moet verbinden, dus een industriële autoweg, wat het de gemeenschap ook moge kosten ? Hier stuit men dan toch op fundamentele vragen zoals de ethiek van het vervoer of de puur corporatieve denkwijze. Ik meen dat het niet de bedoeling is één bepaalde groep te bevoordelen. Wij moeten het probleem in zijn totale context zien. Nochtans is de Westhoek zeer goed voorzien van wegen voor snelle verbindingen, namelijk de E40 tot Veurne en straks tot Duinkerke, de A25 tussen Duinkerke en Rijsel. In een kwartier staat men van elk industrieterrein of elk dorp in de Westhoek op een autoweg. Dat is toch een luxe.

Een aantal jaar geleden beweerden dezelfde groepen die nu voor de A19 ijveren dat de A18 dé oplossing was om de Westhoek te ontsluiten. Nu pleit men voor de A19 als dé oplossing ; morgen zal misschien worden gepleit voor een autoweg tussen Zoetenaai en Beauvoorde. Er zijn toch grenzen ! De Westhoek is nog een van de enige open ruimten in Vlaanderen ; bovendien is hij nog beschermd door het Ramsar-gebied én door een beschermd gebied in Lampernisse, gebieden die door de autoweg zouden worden doorkruist.

Mijnheer de minister, uw voorontwerp van structuurplan waarin de A19 niet meer wordt opgenomen, houdt daarmee terecht rekening. Dat kunnen wij alleen maar toejuichen. Wij kunnen toch niet alles prijsgeven.

Wie beweert dat de Westhoek een reservaat zou blijven, zegt dat de Westhoek nu al een reservaat is. Ik protesteer daartegen. Wij zijn geen reservaatmensen. In West-Vlaanderen-2000 wordt de A19 niet meer als mogelijke oplossing aangehouden en worden alternatieven geformuleerd. Het huidige tracé van de A19 is een achterhaalde oplossing en zal de identiteit van de Westhoek onherstelbaar aantasten. Het hinterlandtoerisme is de laatste jaren sterk toegenomen in Diksmuide zelfs tot tweehonderd percent. Ook daar noteert men een van de laagste werkloosheidscijfers in Vlaanderen. Dat zegt toch iets.

Mijnheer de minister, het gaat mij vooral om de verlangens van de dorpsmensen. Zij moeten ernstig worden genomen. Een dergelijk probleem zal men niet oplossen door de A19 met het huidige tracé aan te passen of uit te voeren ; een oplossing is wel prioritaire aanpassingswerken op de N8. Dat is trouwens niet alleen goedkoper, het kan ook sneller gebeuren. Bovendien is het landbouw- en milieuvriendelijker. Die oplossing ligt trouwens voor de hand. In Nederland bestaan daarvan prachtige voorbeelden. De dorpen

Maertens

worden niet langer meer doorkruist maar worden gewoon netjes omzeild.

Mijnheer de minister, wat wij in de toekomst nodig hebben, is, ten eerste, de nodige decreten betreffende deze aanpassing ; ten tweede, een ernstig plan, en niet het oude tracé dat op het gewestplan voorkomt en dat uiteindelijk ook niet meer in het Structuurplan Vlaanderen is opgenomen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, bij een recent bezoek aan Veurne heb ik kunnen vaststellen dat de A19 op zijn minst gezegd een controversieel onderwerp is, alhoewel ik de indruk had dat in het milieu waarin ik vertoefde daarvan meer voorstanders dan tegenstanders waren.

De discussie wordt hier vooral gevoerd rond wat in het voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voorzien.

Inzake de verbindingen Ieper-Poperinge, Diksmuide-Torhout en Veurne-Westkust vertonen de huidige gewestplannen een tracé dat, in tegenstelling tot wat vaak wordt beweerd, niet is gereserveerd als autosnelweg, maar wel als hoofdverkeersweg.

De werkzaamheden met betrekking tot het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden momenteel besproken door een plangroep waarbij de verschillende sectoren met elkaar discussiëren over de beschikbare ruimte en pogen de toekomstige behoeften vast te leggen. Het is inderdaad juist dat binnen deze plangroep uitdrukkelijk werd gesteld dat de A19 niet in aanmerking zou worden genomen als autosnelweg. Uiteraard gaat het hier slechts om een voorontwerp, wat betekent dat het plan nog geen definitief karakter heeft. De elementen die de plangroep voor deze beslissing naar voren brengt

zijn de volgende : het aantasten van het grote en aaneengesloten open ruimtegebied van de Westhoek. Dat is trouwens ook een prioriteit in het structuurplan. Na het horen van deze interpellatie heb ik echter de indruk dat het volgende element wat wordt onderschat als men zegt : de verkeersbelasting op de bestaande weg is verkeerstechnisch nog te laag, ook bij piekverkeer tijdens het toeristisch seizoen, om tot ontubbeling over te gaan. Zowel volgens de heer Ramoudt als de heer Breyne zouden de feiten zich anders voordoen. Ik weet echter niet of een aanpassing in dit geval de aangewezen oplossing is.

In het voorstel van het ontwerp van structuurplan dat thans wordt voorgelegd aan de Vlaamse regering worden de mobiliteit en de wegeninfrastructuur "gecategoriseerd" uitgaande van twee hoofdfuncties, namelijk de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Uit het oogpunt van de optie "bereikbaarheid" wordt in een hoofdwegennet en een primair net voorzien. Dat is de logica van het structuurplan. Het hoofdwegennet verzorgt de internationale en de bovenregionale verbindingfunctie. Bovendien is de opsomming van het hoofdwegennet niet limitatief. De eventuele nieuwe weg Ieper-Veurne zou geen internationale functie vervullen. Daarom komt het tracé niet in aanmerking bij het hoofdwegennet.

Inzake de primaire wegen - de regionale en lokale verbindingen - werkt men op basis van de volgende twee criteria : ten eerste, de wenselijkheid en de noodzaak om de weg uit te bouwen als een verbinding tussen regionale steden of kleinstedelijke centra en ook gericht naar het hoofdwegennet, waarbij de bereikbaarheid de basisoptie is ; ten tweede, dat de ruimtelijke potentie van de weg om hieraan te voldoen en de haalbaarheid, met inbegrip van de bestaande structuur om de weg hiervoor in te richten, aanwezig zijn.

Aangaande het primaire wegennet gebeurde een eerste selectie waarbij

de nieuwe verbinding Ieper-Veurne niet werd aanvaard. Ik herhaal dat hierover nog geen politieke beslissing werd genomen ; het is enkel de stand van zaken wat het studiewerk betreft. In het verdere planningsproces zal rekening moeten worden gehouden met de invloed van de openstelling van de kanaaltunnel en van de aanleg van de A18. De effecten hiervan moeten nog worden afgewacht. Inmiddels zullen de resultaten gekend zijn van de "multimodale" verkeersstudie, die precies in deze hoek wordt uitgevoerd.

Na analyse van de effecten van de openstelling van de A18 en de kanaaltunnel en van de resultaten van de multimodale verkeersstudie zal een definitieve beslissing kunnen worden genomen. Het grote voordeel is dat de reservatie op het gewestplan hoe dan ook wordt behouden. Er zal overigens geen enkele reservatie worden opgeheven alvorens het structuurplan definitief is. Dat is trouwens gekoppeld aan het decreet op de ruimtelijke ordening. Dat betekent dat er geen onvoorzichtigheden zullen worden begaan. De reservatie blijft dus behouden, maar de definitieve beslissing is afhankelijk van de discussie in het kader van de aflijning van het primaire wegennet. Ik vind het goed dat de zorgen omtrent deze materie worden verwoord, maar men mag geen voorbarige conclusies trekken. In de discussies dienaangaande wordt, naast de bereikbaarheid, ook in belangrijke mate rekening gehouden met de leefbaarheid in de dorpen. Indien het aanleggen van de A19 een ontoereikend perspectief biedt of wanneer het project wordt opgeheven, dan moet in ieder geval de N8 op korte termijn worden aangepast.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer D. Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, uit het antwoord van de minister kan ik enkel afleiden dat hij de deur op een kiertje zet voor het tracé van de A19.

Ramoudt

Mijnheer de minister, ik heb ook begrepen dat u het resultaat van een aantal studies zult afwachten alvorens in te grijpen. Studies kunnen echter van lange adem zijn, en volgens mij hebben de regio's het recht te weten in welke richting de zaken zullen evolueren. Indien het resultaat van sommige studies pas in het jaar 2000 bekend zullen zijn en er inmiddels niets gebeurt, dan moeten de regio's daarvan op de hoogte worden gebracht.

Voorts zal er worden gewacht op de effecten van bijvoorbeeld de openstelling van de Chunnel en van de A18. Maar, mijnheer de minister, na die fase zult u misschien een andere uitvlucht vinden en zult u willen wachten op de invloed van de verbinding Zeebrugge-Jabbeke. Zo kan men voortdurend wachten op het resultaat van studies. Het zou trouwens niet het eerste dossier zijn waarin men wacht tot de problemen werkelijk acuut zijn alvorens een oplossing te zoeken. Welnu, in deze aangelegenheid zijn de problemen acuut, maar er worden nog steeds geen oplossingen uitgewerkt.

Mijnheer de minister, in feite neemt u geen stelling in. U beweert wel begaan te zijn met de problematiek en u geeft toe dat er iets moet worden ondernomen, maar toch verkiest u te wachten omdat u nog niet weet wat er precies moet gebeuren. Verder zei u dat het tracé op het gewestplan niet zal worden geschrapt, maar dat kan ook niet omdat het bij wet werd vastgelegd. In dat geval zou er opnieuw een volledige procedure moeten worden opgestart.

Mijnheer de minister, ter zake blijf ik ontgoocheld want u formuleerde geen enkel voorstel en bood niet de minste oplossing aan.

Mijnheer Maertens, uw betoog bevatte een aantal zinnige elementen, maar buiten het aanleggen van een aantal ringbanen rond de dorpen

reikte u evenmin een oplossing aan voor de problemen.

Mijnheer de minister, aangezien uw zinnen wellicht op andere zaken zijn gericht, kon ik wel vermoeden vandaag van u geen sluitend antwoord te krijgen. Hopelijk zullen tijdens een volgende regeerperiode duidelijke beslissingen worden genomen in dit dossier.

De voorzitter: De heer Breyne heeft het woord.

De heer P. Breyne : Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de heer Ramoudt ben ik van mening dat de minister vandaag moeilijk een concreter antwoord kon geven.

Mijnheer de minister, ik zou het niet op prijs stellen mocht u uit de reactie van de heer Maertens afleiden dat hij de stelling van de meerderheid van de bevolking van de betrokken streek vertolkt. Ik ben ten stelligste overtuigd van het tegendeel en de heer Maertens weet zeer goed dat dit de voorbije maand duidelijk bleek uit een aantal reacties van allerhande sociaal-professionele belangengroepen en van spontaan gegroeide bevolkingsgroepen die opkwamen voor de doortrekking van de A19.

Ik kom tot de kern van de zaak. De minister pleit voor het alternatief dat bestaat in de aanleg van ringwegen rond al die verschillende dorpen. Naar mijn gevoel is dit geen goed alternatief omdat het enerzijds de verkeersproblematiek niet structureel oplost en anderzijds geen betere vrijwaring biedt voor oppervlaktebesparing, voor leefmilieu, landbouw, landschap enzovoort. Ik denk dus dat dit voor deze zaken op zijn minst even ernstige gevolgen zou hebben.

Ik neem nota van het feit dat de oriëntatie van het voorontwerp van structuurplan, dat eigenlijk het karakter van een werkdocument heeft, opgemaakt is door een plangroep en dat het maatschappelijk debat daarover nog moet beginnen. Er werd nog geen politiek standpunt ingenomen en er werden nog geen conclu-

sies getrokken. Ik denk dat deze plangroep in elk geval een verkeerde inschatting heeft gemaakt inzake de functie en het statuut van de huidige N8, de verbinding tussen Leper en Veurne. De plangroep gaat ervan uit dat het om een lokale verbindingsweg gaat, terwijl het in feite een hoofdverkeersweg is geworden die, naast een behoorlijke portie toeristisch verkeer, veel zwaar verkeer moet slikken. Men mag het niet zo minimalistisch bekijken als wordt gezegd.

Door de vermenging van dit soort verkeer met het lokale landbouwverkeer, rijzen er specifieke verkeersveiligheidsproblemen.

Ik kom er niet op terug. Ik heb met voldoening de laatste conclusie van de minister gehoord, met name dat de reservatie op het gewestplan niet wordt opgeheven zolang er geen alternatieve regeling via het structuurplan of een nieuw gewestplan - de toekomst zal het uitwijzen - wordt voorzien.

Dit laat in elk geval ruimte voor verder deskundig onderzoek en voor een maatschappelijk debat.

De voorzitter : De heer Maertens heeft het woord.

De heer M. Maertens : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil niet ingaan op de insinuaties of opmerkingen door collega Breyne te mijnen opzichte geformuleerd. Ik denk dat zij eerder in een politiek debat thuishoren. Ten eerste, wij moeten toegeven dat de minister een wijze beslissing heeft genomen door de invloed van de afwerking van de A19 en het effect van de kanaaltunnel af te wachten. Ook de multimodale verkeersstudie is belangrijk.

Ik vraag echter wel dat een milieueffectrapport zou worden opgesteld, uitgewerkt in een globaal effectrapport, omdat het toch zeer belangrijk is voor de toekomst van dit gebied dat voor een groot deel van de na-

Maertens

tuurwaarden zal moeten leven en niet alleen van industrieterreinen.

Ten tweede, u hebt er al op gealludeerd dat u niet begreep dat het zo erg was in Veurne, maar ik denk dat als we de Boomsesteenweg vergelijken met de N8, er geen vergelijking mogelijk is. Wij zijn in onze Westhoek gewend om rustige, goede wegen te hebben, die helemaal geen gevaar opleveren. Ik denk dat dit niet te vergelijken is met zeer sterk geïndustrialiseerde gebieden. Wij moeten ertoe komen dat gebied rustig te houden. Wij moeten ervoor zorgen dit zwaar verkeer uit die dorpen te houden via drempels, omleidingen of ringen rond de dorpen. In ieder geval is het meer dan dringend nodig dat de dorpelingen rustig in deze streek kunnen blijven wonen, want het is precies deze rust die deze mensen vasthoudt en die op lange termijn ook voor hen, een economische meerwaarde heeft.

Ik pleit dus voor het afwachten van de multimodale verkeersstudie en om in deze zaak niet te polariseren.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Breyne zegt meen ik dat het essentieel is geen voorbarige beslissingen te nemen, noch in de ene noch in de andere richting.

Ten tweede, ik wens ook trouw te blijven aan een uitgangspunt dat wij hebben geplaatst bij het begin van deze legislatuur, met name geen nieuwe wegen omdat wij in Vlaanderen voldoende wegen hebben, tenzij het aspect veiligheid alleen maar door de aanleg van een nieuwe weg kan worden opgelost. Er moet dan echter een zeer uitdrukkelijke motivering ten grondslag liggen.

Welnu, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen probeert die coherente basis te bieden. Als in het voorontwerp van structuurplan deze weg niet als optie in aanmerking wordt genomen - want het tracé blijft in het gewestplan ingeschreven - is dit voor discussie vatbaar. Het openbaar onderzoek van dat Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zou in de West-

hoek relevante gegevens kunnen opleveren omtrent de wenselijkheid om de uitvoering op termijn aan te pakken. Ik meen echter dat zulks niets vóór het jaar 2000 zal gebeuren.

Vandaag spreken wij noch in de ene noch in de andere zin bepaalde veto's uit ; wel wordt deze zaak in beide richtingen opgehouden. Wanneer een bepaalde beslissing wordt genomen, zal het niet op basis zijn van een persoonlijk aanvoelen maar wel op basis van een nadrukkelijk en fundamenteel wetenschappelijk onderzoek. Dit moet mijns inziens ook de aanpak zijn van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen.

— *Het incident wordt gesloten om 12.22 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid