

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

14 oktober 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieprocedure met betrekking tot de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de modernisering van het sluizencomplex te Nieuwpoort

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van infrastructuurwerken en het opstellen van de mobiliteitsplannen

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de expresweg N49 Antwerpen-Knokke

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 14 oktober 1999

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieprocedure met betrekking tot de luchthaven van Oostende

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de luchthaven van Oostende

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessieprocedure met betrekking tot de luchthaven van Oostende en van mevrouw Declercq tot minister Stevaert, over de luchthaven van Oostende.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in verband met de lopende concessieprocedure rond de Oostendse luchthaven is er nogal wat onrust gerezen. Wat het belang van die luchthaven betreft, staat in het betreffende dossier in grote letters 'internationale luchthaven' te lezen, hoewel het slechts om onze belangrijkste regionale luchthaven gaat. Deze luchthaven biedt werk aan ongeveer 600 mensen, maar de verhoopte tewerkstelling ligt op enkele duizenden. We wachten in de regio al lang op de verwezenlijking van zo een droomscenario inzake tewerkstelling. Uit het jaarverslag van de luchthaven blijkt trouwens een

lichte terugval in omzet, zowel op het vlak van het vrachtvervoer als op het vlak van het personenvervoer.

Zoals u weet, ontsnap ik, ondanks het feit dat ik helemaal aan de Westkust woon, niet aan de hinder van de luchthaven. Sta mij toe dienaangaande een anekdote te vertellen. In een bepaalde periode werd ik elke nacht gewekt door iemand die van mening was dat indien zelfs een volksvertegenwoordiger er zijn ministers niet kon toe bewegen de nodige maatregelen op te leggen, die dan ook maar wakker moest blijven liggen.

Ik pleit er dan ook voor om bijzondere aandacht te hebben voor een bepaalde categorie van omwonenden. Hun onrust neemt met de dag toe en ik kan daar begrip voor opbrengen. Rond dit dossier hebben zich ondertussen bijzonder actieve milieuverenigingen gevormd en de meeste daarvan hebben ons bij de aanvang van deze zittingsperiode gecontacteerd met het dringende verzoek werk te maken van een oplossing voor dit probleem.

Met name de Werkgroep Raversijde, de WILOO – Werkgroep rondom de Impact van de Luchthaven Oostende op de Omgeving -, het MOLO – Milieuoverleg Luchthaven Oostende -, de MIER – Middelkerkse Ecologische Raad -, de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, afdeling Oostende, en de Bezorgde Moeders hebben gezamenlijk een eisenplatform waarvan we allen tekst en uitleg in de bus hebben gekregen. Voor een en ander werd inspiratie gezocht in het masterplan van het Duitse studie bureau Spiekermann waarop de vorige regering zich heeft gebaseerd. Toen reeds weerklonken zeer ernstige verwijten wegens tekortkomingen op het vlak van milieureglementering. Ondertussen werd de concessieprocedure wel uitgeschreven en voorziet het regeerakkoord uitdrukkelijk in het voortbestaan van de luchthaven, maar dan wel met bijzondere aandacht voor de omgevings- en milieu-

Loones

voorwaarden met bijzondere nadruk op het eerbiedigen van de nachtrust.

Sta mij toe even de vijf specifieke eisen van de werkgroep op te sommen. Zij vragen in de eerste plaats een regionaal statuut voor de luchthaven en eisen dat de luchthaven 's nachts enkel nog stand-by mag zijn in het licht van veiligheidsverplichtingen. Daarnaast vragen ze een mandaat in de overlegstructuren, zowel in het dagelijks bestuur als in de algemene vergadering, en de openbaarmaking van de geregistreerde milieugegevens. Zij denken daarbij concreet aan een snuffelpalenmeetnet met minstens 19 afzonderlijke meetpunten. Tot slot vragen ze ook de oprichting van een onafhankelijke klachtenbank met officieel karakter om afdwingbare waarborgen van de toekomstige concessionaris te bekomen.

Daarom wil ik de minister de volgende concrete vragen stellen. Kan de minister mij enige duidelijkheid geven over de stand van het dossier van de luchthaven van Oostende ? Kan de minister mij meedelen of er nog een parlementair debat inzake de concessieprocedure is gepland ? Kan de minister begrip opbrengen voor de terechte bezorgdheid van de verschillende milieubewegingen voor de leefbaarheid van de omgeving van de Oostendse luchthaven en voor hun vrees voor voldoende garanties in de concessievoorwaarden ? Hoe beoordeelt de minister de platformtekst met de vijf cruciale punten voor leefbaarheid rond de Oostendse luchthaven ? Is de minister bereid tegemoet te komen aan de eisen van die milieuverenigingen en hen minstens te betrekken bij de onderhandelingen inzake de overdracht van de Oostendse luchthaven ?

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, ik zal niet agressief zijn, maar wel een tikkeltje gevaarlijk. Het probleem is immers te ernstig en ik durf dan ook bij de minister op concrete antwoorden aan te dringen.

Mijn concrete vraag aan de minister luidt als volgt : hoe zal een afdwingbare, vatbare, meetbare en strafbare reglementering mogelijk worden gemaakt ? Aansluitend zou ik willen vragen hoe deze luchthaven, die op grond van de wet van 1988 als regionale luchthaven onderverdeeld werd, zichzelf als internationale luchthaven kan blijven classifice-

ren ? Zal dit in de toekomst geen juridische problemen teweegbrengen ? En hoe zal deze regering, aan wiens goede intenties ik niet twijfel, kunnen weerstaan aan de druk van de Amerikaanse economie en kunnen garanderen dat de geluidshinder en het kerosineprobleem efficiënt kunnen worden aangepakt ?

Voor de rest sluit ik mij aan bij de vragen van mijn voorganger.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, aansluitend op deze vragen wens ik te stellen dat de plaatselijke SP van mening is dat als uitgangspunt moet worden genomen dat economie en ecologie samen moeten gaan. We zijn ook van mening dat de ontwikkeling van de luchthaven niet ten koste van de leefbaarheid voor de omwonenden mag gaan.

Ik vraag dan ook aan de minister dat hij als basisregel de aanvliegroute via de zee zou opleggen. Enkel indien dit door weersomstandigheden vereist wordt, zou een andere route kunnen worden toegestaan.

In de tweede plaats moeten er afdwingbare regels komen met betrekking tot het aantal toegelaten nachtvluchten per type vliegtuig. Deze limieten moeten steeds strenger worden zodat binnen enkele jaren 's nachts enkel nog geluidsarme vliegtuigen het luchtruim in mogen.

Ten derde pleit ik voor het meten van de lawaai- en kerosine-effecten en voor de openbaarmaking van deze resultaten. Tot slot wens ik te benadrukken dat wij voorstander zijn van een betrokkenheid van de omwonenden bij de dialoog. Wij ijveren ook voor de intrede van het milieuverenigingenplatform in de bestuursorganen, op voorwaarde dat daartoe vooraf duidelijke afspraken worden gemaakt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen de drie vragen tegelijkertijd te beantwoorden.

De offertes die werden ingediend ingevolge een Europese offerte-aanvraag voor de concessie van de luchthavens Oostende en Antwerpen, werden geopend op 1 september 1999. Wat de luchthaven van Oostende betreft, werd een offerte ingediend

Stevaert

door BIAC, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal. Een ander bedrijf heeft ook belangstelling getoond, maar geen offerte ingediend. De GOM West-Vlaanderen deed een alternatief voorstel van beheersformule. Deze dossiers worden nu onderzocht door de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

Een wijziging van de beheersvorm moet op decretales wijze worden geregeld. Deze procedure van een – eventuele – wijziging zal een parlementair debat mogelijk maken. De heer Loones doelde daar ook op. Ik heb dan ook alle begrip voor de bezorgdheid van de lokale besturen en de milieuverenigingen wat de leefbaarheid van de omgeving betreft. Om deze reden werd in het lastenboek trouwens bepaald dat de aandacht overwegend zal worden besteed aan de voorstellen met betrekking tot de vrijwaring van de leefbaarheid, die in de offerte moeten worden omschreven.

De platformtekst van de milieuverenigingen zal te gelegener tijd worden getoetst aan de offerte en de bepalingen van een uiteindelijke concessieovereenkomst. Zodra dit opportuun is zal met de milieuverenigingen, in het kader van het MOLO – het Milieu-overleg Luchthaven Oostende -, overleg plaatsvinden over het verdere verloop van de concessieprocedure. Ze worden hier dus structureel bij betrokken.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik onthoud uit dit antwoord vooral dat we hierover nog een parlementair debat krijgen. We moeten de discussie hier dus niet rekken. Ik heb toch nog enkele vragen. Die milieuverenigingen hebben reeds een uitdrukkelijk verzoek gedaan om gehoord te worden, niet alleen in het MOLO, maar ook in deze commissie. Ik wil deze commissie qua werkzaamheden niet overlasten, maar we kennen die mensen : ze zijn zeer redelijk. Hun verhaal zal eigenlijk exemplarisch zijn voor de hele luchthavenproblematiek in dit land. Ze hebben daar reëel studiewerk over verricht. Ik wil er dus op aandringen dat we minstens een paar vertegenwoordigers van die werkgroepen eens uitnodigen, naar aanleiding van het debat dat we later zullen voeren.

Dan had ik nog een tweede vraag. We horen via de kranten dat de GOM West-Vlaanderen geïnteresseerd is en een bod zou hebben uitgebracht. Klopt dit ? Ik zou daar graag enige verduidelijking over krijgen. Ons komt dit immers niet helemaal duide-

lijk over. Men zou nu een beheersstructuur moeten opzetten.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Een parlementair debat lijkt me interessant, want niemand van ons kiest werkgelegenheid ten koste van de gezondheid. Dat moet dus zeker worden overwogen. Ik blijf ook aandringen op heel concrete voorstellen voor de toekomst.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De GOM West-Vlaanderen heeft geen bod gedaan, maar heeft een alternatief voorstel gelanceerd. Het lijkt me niet passend dat ik in mijn hoedanigheid van minister te gedetailleerd inga op deze zaak, in het licht van het verslag van PMD-Vlaanderen en van een eventueel parlementair debat indien de beheersvorm zou worden gewijzigd.

De voorzitter : Mijnheer Loones, ik wil er u nog even aan herinneren dat een hoorzitting ofwel bij consensus in de commissie ofwel door vijf leden wordt aangevraagd. We moeten er ons mijns inziens wel voor hoeden om over elk algemeen, maar tegelijk gespecialiseerd plaatselijk probleem alle plaatselijke groepen te willen horen. We moeten daar voorzichtig in zijn. Maar wellicht komt dit straks nog ter sprake, naar aanleiding van de regeling van de werkzaamheden.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de modernisering van het sluizencomplex te Nieuwpoort

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de modernisering van het sluizencomplex te Nieuwpoort.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bij het waterbeheer van de IJzer en omstreken is men steeds uitgegaan van twee belangrijke criteria : de veiligheid van mens en goederen en de ecologische waarde van de beschermde IJzervallei. Dit verklaart de aanleg van ecologische oevers, de baggerwerken aan de IJzer en de bouw van de Knokkebrug.

Momenteel werkt men aan de concrete planning voor de modernisering van het sluiscomplex te Nieuwpoort. Ook dit is nodig voor de veiligheid, maar het sluiscomplex is evengoed een belangrijke factor in het waterbeheer van de IJzervallei. Hierbij denken we vooral aan het waterpeil en de waterkwaliteit. Het spreekt voor zich dat iedereen verwacht dat bij de modernisering van het sluiscomplex met deze verwachting rekening wordt gehouden.

Een ander probleem is de palingmigratie van de Noordzee naar het hinterland en vice versa. Terzake dringt men aan op een aantal aanpassingen bij de bouw van het sluiscomplex. Dat is een vraag van de vissers en de onderzoeksinstituten, opdat het palingbestand zou worden versterkt. De automatisering van het sluiscomplex moet normaal verhinderen dat visrampen zoals die van verleden jaar worden vermeden. Toen werd 15 ton zoetwater in één vloedgolf het zeegat ingesleurd, met de gekende nefaste gevolgen. Een paar jaar geleden werd ook begonnen met de opmaak van het mathematisch model van het IJzerbekken, een simulatie die moet toelaten om elke invloed van een bepaalde ingreep te berekenen, en dit zowel wat betreft het waterpeil als het overstromen van de gebieden. Dit belangrijke dossier vergt tijd en veel geld, maar stilaan stellen we ons vragen bij het tijdschema.

Wanneer gaan de werken voor de modernisering van het sluiscomplex van start ? Met welke randvoorwaarden werd bij dit uitwerken van de planning rekening gehouden, om te voorkomen dat de natuurwaarden in het IJzerbekken negatief worden beïnvloed ? Wordt er bij de modernisering in een vis- of palingtrap voorzien ? Zo ja, welk type ? Wanneer zal het mathematisch model voor het hele IJzerbekken gebruiksklaar zijn ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, het gaat hier over een heel bijzonder sluiscomplex. Men noemt het de Ganzenpoot, omdat het gaat over vijf toevoeren van rivieren en stromen. Er loopt momenteel een procedure om het complex

als monument te beschermen. Een aantal van de werkzaamheden die worden vooropgesteld passen wellicht niet in die beschermingsprocedure. Terzake is dus zeer dringend overleg nodig, want als ik het goed begrijp treedt die beschermingsprocedure in haar laatste fase. Er was een verlenging van zes maanden voor de voorlopige bescherming, en binnenkort zou men een beslissing nemen.

Een tweede aspect is de uitgebreidheid van het beschermingsdossier. Dit dossier behelst immers niet alleen het sluiscomplex, maar ook de omgeving ervan. Het dossier van de noodzakelijke werken en het dossier van de bescherming moeten alleszins worden samengevoegd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de werken kunnen vermoedelijk worden aanbesteed in de eerste helft van 2000. Afhankelijk van de beschikbare kredieten kan het begin van de werken normaliter worden verwacht op het einde van het jaar 2000.

De modernisering betreft alleen de bediening van de bestaande constructies. Alle randvoorwaarden die nu worden nageleefd, blijven dan ook in de toekomst gelden. De randvoorwaarden betreffende de maximale- en minimale waterpeilen worden niet gewijzigd. De mechanisering en de afstandsbediening van de Iepersluis en de schuiven hebben tot doel de waterbeheersing meer gecontroleerd te laten verlopen, op basis van de hydrologische vooruitzichten en voorspellingen van de mathematische beheersmodellen. Met andere woorden, de ingrepen hebben een impact op de veiligheid tegen overstroming, maar er wordt niet geraakt aan de randvoorwaarden met betrekking tot de natuurwaarden.

Er wordt inderdaad een vistrap bestudeerd die vooral de palingtrek moet bevorderen. Het is de bedoeling in 2000 te beginnen met de verwezenlijking van die trap.

Het mathematisch model is gebruiksklaar. Zo een model kan uiteraard verder worden verfijnd. In het kader van het Interreg II-C-programma is men momenteel bezig met zo een verfijning voor de IJzerbroeken en het deel op Frans grondgebied. Deze studie loopt nog tot eind 2000.

Mijnheer Loones, er moet inderdaad rekening worden gehouden met de bescherming en de procedure die terzake loopt. Ik ga ervan uit dat dit het

Stevaert

geval is, maar ik zal deze suggestie nogmaals schriftelijk overmaken.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Men zegt al maanden dat dit mathematisch model klaar is, maar daarvan is tot op heden nog steeds niets meegedeeld aan de buitenwereld. Het wordt tijd dat we daar iets meer over te weten komen en dat de betrokken gemeentebesturen erover worden ingelicht, zodat daar geen vraagtekens meer rond bestaan. Mijnheer de minister, wat dat betreft is uw antwoord vager dan verwacht.

Minister Steve Stevaert : Samen met mijn voorstel om aandacht te besteden aan de bescherming, zal ik voorstellen dat het mathematisch model wordt overgemaakt aan de lokale besturen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse Ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse Ring.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, eind augustus, begin september werd gewerkt aan de E19 tussen Merksem en Brasschaat. Ondanks de vele waarschuwingen en de goede bewegwijzering had dit bijzonder lange files tot gevolg. Daarenboven werden de wegwijzers in de richting van de Liefkenshoektunnel nauwelijks gevolgd. Er was immers nauwelijks toename van het verkeer door de tunnel. Vermoedelijk is dit het gevolg van de vermelding 'tol', in heel grote letters, bij de tunnel. De mensen verkiezen een halfuur tot een uur stilstaan in de file boven het betalen van tol.

Eind september, begin oktober gebeurde hetzelfde tijdens de werken aan de E17. Ik moet hieraan wel toevoegen dat de bewegwijzering voor de alternatieve route toen helemaal niet goed was aangebracht. Toch zijn er heel wat mensen die de route wel kennen, maar niet benutten.

Uit de pers heb ik vernomen dat de administratie voor Openbare Werken erover nadenkt om bij het grote onderhoud van de Antwerpse Ring de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. In het contract staat echter dat de tunnel onder geen enkel beding tolvrij kan worden gemaakt. Een verandering zal bijgevolg enige onderhandelingen vergen, maar het tolvrij maken van de tunnel kan op lange termijn voordelig zijn voor de uitbaters. Als een groot aantal chauffeurs de route leren kennen, zullen ze die waarschijnlijk ook blijven gebruiken als de tol opnieuw wordt ingevoerd.

Mijnheer de minister, wat vindt u van het idee om de tunnel tijdens de onderhoudswerken tolvrij te maken ? Als u er positief tegenover staat, zijn dan al kredieten vrijgemaakt op de begroting ?

Gelet op de grote hinder die de kleinere onderhoudswerken tot gevolg hadden, zou ik graag de timing kennen voor het grote onderhoud van de Antwerpse Ring. Zal er met deze ervaringen rekening worden gehouden ?

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk dat het probleem veel groter is. Bij de werkzaamheden aan de ring stond er een file tussen Sint-Niklaas en Antwerpen. De mensen kunnen de Liefkenshoektunnel zelfs niet bereiken. Heeft de regering een alternatief voorhanden ? Bij het kleinste incident in de Kennedytunnel kampen we met een enorm probleem, want er is geen weg beschikbaar naar de Liefkenshoektunnel.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Caluwé, ten eerste is er nog geen enkele principiële beslissing genomen over de timing van de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse Ring. De bewering dat de werken volgend jaar zullen worden uitgevoerd, is bijgevolg wat voorbarig.

Het klopt dat de werken reeds door mijn administratie worden bestudeerd. U begrijpt dat een dergelijke ingreep een grondige voorstudie vereist. Er zijn immers consequenties in de hele regio moge-

Stevaert

lijk. De uitvoering van de werken zal in elk geval op grote schaal, zelfs internationaal, en geruime tijd op voorhand worden bekendgemaakt. Daardoor zullen alle betrokken partijen voldoende tijd krijgen om rekening te houden met de renovatiewerken.

De Afdeling Wegenvbouwkunde heeft een uitgebreid onderzoek van de draagkracht van de bestaande weginfrastructuur verricht. Op basis van de resultaten ervan zijn meerdere renovatiescenario's mogelijk. Elk scenario heeft voor- en nadelen en de mate waarin een beroep moet worden gedaan op een alternatieve route verschilt. Alle scenario's worden door mijn administratie onderzocht. De verkeershinder zal vanzelfsprekend doorslaggevend zijn bij de keuze.

Van zodra het onderzoek is afgerond, zal de administratie mij het rapport bezorgen. Het zal niet enkel de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten bevatten, maar ook de financieringsmogelijkheden. De kosten voor de renovatie zijn zeer omvangrijk : het gaat om meer dan 1 miljard frank. Het meerjarenprogramma van Openbare Werken voorziet nog niet in de nodige middelen. Ik zal op basis van het rapport een beslissing nemen over de timing en de uitvoeringswijze van de renovatiewerken.

U stelde een omleiding via de Liefkenshoektunnel voor. Ik kan hierop pas reageren nadat werd gekozen voor één van de scenario's. Een tolvrije tunnel vormt trouwens slechts een deel van de oplossing. Rekening houdend met het knelpunt ter hoogte van de Leugenberghoek, waaraan nu wordt gewerkt, bedraagt de capaciteit van een alternatieve route via de Liefkenshoektunnel maximaal 40.000 voertuigen per dag. De capaciteit van de Kennedytunnel bedraagt een veelvoud hiervan. Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel kan daarom niet meer zijn dan een onderdeel van een pakket aan maatregelen om de verkeershinder ten gevolge van wegenwerken te minimaliseren. Daarbij denken we ook aan het inschakelen van De Lijn en het gebruiken van de Liefkenshoektunnel als alternatieve route. In elk geval zullen afspraken worden gemaakt met de betrokken partijen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, vooral het eerste deel van uw antwoord ontgoocht me. De voorbije weken hebt u toch meermaals aan de pers verklaard dat het onderhoud van de Antwerpse Ring uw eerste opdracht zou zijn.

Nu vertelt u dat pas aan een eerste studieronde werd begonnen en dat bijlange nog geen sprake is van het concretiseren van de plannen.

U had groot gelijk toen u stelde dat de renovatie van de Ring een prioriteit is, want daarna kan snel werk worden gemaakt van het sluiten van de Kleine Ring. Ik dring erop aan dat binnen enkele maanden werk wordt gemaakt van het grote onderhoud. De moeilijkheden bij de verkeersbegeleiding moeten daarbij zo goed mogelijk worden opgevangen.

De suggestie om de tol in de Liefkenshoektunnel tijdelijk af te schaffen dient goed te worden overwogen. Het kan toch een middel zijn om een aantal problemen op te lossen. Is het niet beter alle middelen aan te wenden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Caluwé, ten eerste klopt het dat het grote onderhoud van de Antwerpse Ring een prioritair werk is. Het is eveneens een gigantisch werk. Alle voorbereidingen moeten bijgevolg heel goed worden getroffen.

Ten tweede ben ik het ook met u eens dat we moeten proberen om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. Ik herhaal dat dit echter niet alle problemen zou oplossen.

Ten derde is de financiering erg belangrijk. De privé-maatschappij die de tunnel uitbaat, beschikt over betonharde rechten. U hebt er reeds op gewezen dat die firma voordeel kan hebben bij het tolvrij maken van de tunnel gedurende een beperkte tijd. Er zou immers een vorm van gewinning bij de gebruikers ontstaan. De overheid zal hierover moeten onderhandelen opdat we een zo laag mogelijke prijs bedingen. Als we niet onderhandelen over het tolvrij maken tijdens de werken, zal er sowieso een toename zijn. De vraag is dan op welke basis we moeten onderhandelen. Dit is een zeer complexe en bovendien dure aangelegenheid. Het gaat om gigantische bedragen en we hebben geen harde middelen om tot lage sommen te komen. We moeten voorzichtig manoeuvreren. Het is goed dat u van mening bent dat het slechts één van de aspecten is, want denken dat we alleen daarmee de problemen oplossen, is fout.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van infrastructuurwerken en het opstellen van de mobiliteitsplannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Matthijs tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van infrastructuurwerken en het opstellen van de mobiliteitsplannen.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het mobiliteitshandboek wordt dik en ingewikkeld en neemt voortdurend in omvang toe. Voor vele steden en gemeenten is het een nuttig instrument waarmee men stilaan vertrouwd raakt. Voor vele infrastructuurwerken waarin is voorzien op het indicatief programma van uw departement – onder meer de aanleg van ronde punten en de heraanleg van doortochten – wordt vaak een bijkomende voorwaarde gesteld. Voor de vastlegging en de uitvoering van de werken wordt immers gevraagd dat het mobiliteitsplan van de desbetreffende gemeente of stad klaar is en bij het aanbestedingsdossier of de bouwvergunning moet worden gevoegd.

Mijnheer de minister, veel steden en gemeenten hebben grote inspanningen gedaan en zijn reeds ver gevorderd met het opmaken van dit mobiliteitsplan. Het is een delicate en moeilijke oefening : er moet een fietspadenplan, parkeerplan, parkeercirculatieplan, enzovoort worden opgesteld. Dat vraagt veel studie, overleg en inspanningen. Sommigen zijn klaar met de oriëntatienota, anderen met de synthesenota. Men weet reeds goed welke scenario's men zal volgen of uit welke scenario's men een keuze zal maken. Deze synthesenota's werden beoordeeld door een begeleidingscommissie en door de provinciale auditcommissies. Ik twijfel er ook niet aan dat ze met zeer veel aandacht en deskundigheid worden bekeken.

U weet echter ook dat het opmaken van het eigenlijke plan enige tijd vergt. De begeleidingsgroep van de gemeente en de gemeenteraad moeten de opmaak van dit plan mee dragen, sturen en evalueren. Tot slot moet ook de gemeenteraad oordelen en is het fiat nodig van de provinciale auditcommissie. Die procedure is ingewikkeld door de aard van de materie zelf en vergt veel overleg.

Ik heb er geen zicht op hoeveel gemeenten er al mee klaar zijn, maar ik meen dat het afwerken van het plan voor vele gemeenten dit jaar zeer moeilijk haalbaar zal zijn met als gevolg dat bepaalde noodzakelijke en dringende infrastructuur- en veiligheidswerken zullen moeten worden verschoven naar volgend jaar. Het zijn echter werken die nodig zijn en waar iedereen achter staat.

Daarom doe ik de suggestie om de koppeling te versoepelen, of een incentive van uw departement te krijgen en de gemeenten die de verschillende fasen van dit mobiliteitsplan reeds grotendeels hebben afgewerkt, te honoreren. Dit is trouwens ook de voorbije jaren gebeurd. Veel steden en gemeenten zullen daar achter staan en het is ook een beloning voor hun inspanning. U kunt bijvoorbeeld de gemeenten waarvan de synthesenota is beëindigd en reeds werd goedgekeurd door de auditcommissie, toelaten de werken nog in het programma van uw departement van 1999 aan te besteden zodat uw departement de nodige kredieten kan vastleggen.

Bent u bereid, mijnheer de minister, om net zoals in het verleden, en gelet op de continuïteit en de noodzakelijkheid van bepaalde werken en ingrepen, in die steden en gemeenten die infrastructuurwerken toch nog te laten doorgaan zoals waarin was voorzien op de begroting 1999 ? Dit is ook belangrijk in de algemene meerjarenplanning van de provinciale diensten, van de administratie voor Wegen en Verkeer en van het departement.

De voorzitter : Mevrouw Tyberghien heeft het woord.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mag ik aan deze zaak nog een facet toevoegen ? De plattelandsgebieden en de kleine gemeenten hebben te maken met een zeer specifiek probleem. Ze worden momenteel overstelpt met een reeks noodzakelijke plannen die moeten worden opgemaakt in het kader van hun dagelijks beleid. Ik verwijs vooral naar mobiliteit en ruimtelijke ordening.

In de kleine gemeenten moet men prioriteiten vastleggen omdat men de zaken financieel zeer goed moet verdelen. Bij opdrachten voor studiebureaus komen deze kleine gemeenten vaak op de laatste plaats omdat het voor deze bureaus interessanter is om eerst te werken voor grote gemeenten en daarna pas de kleinere gemeenten in de rangorde op te nemen. Dit is een zeer reëel probleem waar men steeds mee wordt geconfronteerd.

Tyberghien-Vandenbussche

Ik houd een pleidooi om voor de kleine en platte-landsgemeenten een beleid op maat te creëren. Ik denk dat dit inzake de mobiliteitsplanning eens ernstig moet worden bekeken. De kleine gemeenten hebben het gevoel dat ze dit niet alleen kunnen en dit probleem samen met verschillende gemeenten zouden moeten kunnen aanpakken. In het opstellen van de planning moet het mogelijk zijn om een en ander samen met buurgemeenten te doen.

Men ervaart dat al de voorwaarden die in een mobiliteitsplan moeten worden vervuld, heel vaak van ondergeschikt belang zijn in een gemeente. Ik denk bijvoorbeeld aan de verschillende maatregelen in verband met parkeren of de overschrijding van bepaalde wegen. In onze gemeente hebben we bijvoorbeeld slechts één grote weg. Als we dit allemaal bekijken, hebben we ernstige problemen in de uitvoering van deze mobiliteitsplannen, en moeten we bovendien onze gemeenteraad overtuigen om daar miljoenen aan te besteden. Voor de opmaak van dergelijke plannen hebben we immers binnen onze eigen administratie weinig specialisten, die dan nog vaak bezig zijn met andere dringende zaken.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mevrouw de voorzitter, ik denk dat de idee van de mobiliteitsconvenants zeer goed is, maar dat er een onvoldoende link wordt gelegd naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

We hebben vorig jaar een woelige discussie gehad tijdens het begrotingsdebat over de objectieve criteria ten aanzien van het investeringsprogramma. We hebben toen vastgesteld dat ondanks het feit dat er volledig objectieve criteria waren, een groot deel van die prioriteiten toch niet kan worden uitgevoerd omdat er problemen zijn, in eerste instantie met de landelijke gebieden. Het instrument is wel goed, maar het wordt ervaren als een repressief instrument in plaats van een offensief instrument. Dit staat haaks op het idee van de milieuconvenants.

Mijnheer de minister, u hebt uw investeringsprogramma voor 1999 ondertekend op 9 september van dit jaar. Dit geeft onzekerheid bij een aantal investeerders.

Ik meen dat er een grondige evaluatie moet gebeuren over de hele problematiek van de mobiliteitsconvenants en de problemen zoals ze door de col-

lega's werden aangekaart. Ik herhaal dat de CVP-fractie het idee van mobiliteitsconvenants inzake de integratie van de verschillende actoren om een algemene aanpak te creëren, positief vindt. Te velde loopt een en ander echter stroef omwille van de ingewikkelde procedures. Er is dikwijls onvoldoende overeenstemming tussen de verschillende overheidsniveaus.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik wil mijn eigen getuigenis aan dit debat toevoegen. Mijnheer de minister, ik wil geen kwaad woord over de administratie spreken, maar we ervaren zeer dikwijls dat die het nut van de hele procedure niet inziet. Ik heb het dan over de mobiliteitsconvenants en de auditcommissie, die al eens stokken in de wielen steekt en wereldvreemd reageert. Bij het begin van deze nieuwe zittingsperiode moet het hele beleid eens onder de loep worden genomen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de bekommernissen die werden uitgedrukt over het niet tijdig beëindigen van een aantal gemeentelijke mobiliteitsplannen in verband met het fysisch investeringsprogramma van 1999, zijn begrijpelijk. Uit navraag bij de provinciale afdeling van deze administratie blijkt echter dat slechts een gering aantal projecten van dit programma omwille van deze koppeling niet meer zullen kunnen worden vastgelegd op de begroting 1999.

Ongetwijfeld zullen zoals elk jaar een aantal convenantsgebonden dossiers vertraging oplopen. Toch heeft deze vertraging dikwijls andere oorzaken, die meer verband houden met het project zelf en totaal vreemd zijn aan het convenant : de afwezigheid van een consensus tussen alle betrokkenen over het project op zich, het ontbreken van een bouwvergunning, het achterblijven van noodzakelijke oteigeningen en discussie met externe partners bijvoorbeeld Aquafin.

Voor alle duidelijkheid breng ik in herinnering dat het voltooien van het gemeentelijk mobiliteitsplan als dwingende voorwaarde slechts wordt gesteld ten aanzien van een beperkt aantal projecten : doortochten, rondwegen, knooppunten en wegvakken buiten de bebouwde kom. In het geval van fietspaden, vrije busbanen en verruiming van het aanbod van het openbaar vervoer wordt een soepelere norm gehanteerd en volstaat de beschikking

Stevaert

over een synthesenota. Dat is de tweede fase van het mobiliteitsplan.

Een soepelere regeling geldt eveneens als de door-tocht, de rondweg, het kruispunt of het wegvak buiten de bebouwde kom reeds op het goedgekeurd fysisch programma van 1997-1998 waren ingeschreven. In dit geval geldt de overgangsregeling die van toepassing was voor deze programma's. Deze overgangsregeling werd immers ingevoerd om de continuïteit van het beleid te waarborgen.

Ten slotte wordt niet geëist dat het gemeentelijk mobiliteitsplan reeds door de provinciale auditcommissie conform wordt verklaard en door de gemeenteraad bekrachtigd is op het moment van aanbesteding.

Als blijk van soepelheid kan ik ermee akkoord gaan dat de procedures zijn afgewerkt op het ogenblik van gunning van het project en aan de gekozen aannemer. Voor zover de gemeenten begin 2000 over een goedgekeurd mobiliteitsplan kunnen beschikken en voor zover in de bestekken in een voldoende ruime geldigheidsperiode kan worden voorzien, kan de vastlegging van het project nog binnen de begroting 1999 worden geregeld met de betekening voor uitvoering na afloop van de volledige procedure. Onder deze voorwaarden blijven de projecten waarvan de uitvoering om reden van procedure verbonden met het convenantsbeleid ernstig wordt vertraagd, eerder uitzonderlijk. Er zijn trouwens voldoende projecten van het reserveprogramma die wel reeds voldoen aan de bovengestelde voorwaarden of die niet convenantsgebonden zijn.

Dan waren er nog de suggesties van de verschillende vraagstellers. Ik denk dat het inderdaad zinvol is – en dat ontwikkelt zich reeds in West-Vlaanderen – dat de gemeenten grensoverschrijdend werken. We aanvaarden ook dat er overkoepelend wordt gewerkt. Men werkt op sommige plaatsen ook via intercommunales. Ik denk dat het een goede aanlegenschap is en dat zullen we stimuleren.

Er moet een evaluatie komen. Als blijkt dat er mogelijkheden zijn om de zaken te vereenvoudigen, staan we daar uiteraard voor open. Er moet natuurlijk een ernstige afweging komen, anders komen we in een totaal slechte situatie. We moeten gemeenten ook durven laten nadenken over een aantal zaken. Als er vereenvoudigingen mogelijk zijn, sta ik daar zeker voor open. Bovendien moet

het niet noodzakelijk via een bureau verlopen. Dat kan in kleine gemeenten ook anders, maar ik weet dat de ambtenaren sowieso al overbelast zijn.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de minister, uw antwoord stelt me enigszins tevreden. Voor gemeenten die zware inspanningen hebben gedaan, volstaat een synthesenota voor doortochten of bestaande wegen die moeten worden vernieuwd.

Het doet me ook plezier dat er een evaluatie van het instrument komt. De provinciale auditcommissies hebben ook maar acht uur per dag. Veel gemeenten staan dan ook aan hun deur te dringen, wat voor vertragingen zorgt. Een evaluatie is dus zeker op haar plaats.

De voorzitter : Het zou goed zijn indien de commissie nu al, voor de opmaak van uw beleidsplan in januari, het debat kon voeren over de evaluatie van deze mobiliteitsconvenants.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de expresweg N49 Antwerpen-Knokke

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Matthijs tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de omvorming van de expresweg N49 Antwerpen-Knokke.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik heb gelezen dat er omtrent de omvorming al een schriftelijke vraag is gesteld. Ook de heer Coens heeft daar vragen over gesteld. Ik was daar niet van op de hoogte, maar toch wil ik nog even uw aandacht vragen voor die problematiek.

Uw voorganger, minister Baldewijns, gaf prioriteit aan de omvorming van de expresweg van Zelzate tot Antwerpen. Die werken zijn nu volop bezig.

Matthijs

Het traject Zelzate-Knokke zou dan in een latere fase volgen. Ondertussen heeft de weg de naam van dodenweg gekregen. Er gebeuren inderdaad veel ongevallen door de talrijke kruispunten. In West-Vlaanderen is dat blijkbaar minder het geval, waar de maximumsnelheid 90 kilometer per uur is. Daar is de structuur blijkbaar anders. Ik kan dat niet echt verklaren.

In Oost-Vlaanderen wordt daarentegen erg snel gereden. Elke maand vallen er verschillende doden. Het laatste ongeval, met vier doden en drie zwaargewonden, deed zich voor in Assenede en verscheen in de nationale pers. Deze gemeente heeft u daarop een motie gezonden en heeft aan de omliggende gemeenten gevraagd die motie te steunen. Vanzelfsprekend steunen we die.

Het bureau Tritel heeft een studie gemaakt over de wenselijke aansluitingen op die expresweg, dus over de vraag waar er op- en afritten moeten komen. In Eeklo komt er zo een complex, en voor de rest zal er meestal sprake zijn van overbruggingen en ondertunnelingen. Dat wordt dus bestudeerd.

Deze zaak is nu in een stroomversnelling gekomen. Vrijdag jongstleden vond er opnieuw een zwaar ongeval plaats op het kruispunt van de expresweg in Eeklo. Ik wil niet demagogisch klinken, maar in krantenartikels wordt er gevraagd hoe lang dit nog moet duren en spreekt men van de levensgevaarlijke expresweg N49. De krant van gisteren meldt een dodelijk ongeval in Maldegem en een dodelijk ongeval in Zelzate. Verder vermeldde men dat de omwonenden ermee dreigen het kusttoerisme te blokkeren.

Dat gevoel leeft dus in de streek. Dat is helemaal geen verwijt aan uw adres, mijnheer de minister. Het is een vaststelling die ik wil overbrengen aan u en uw departement. In Gent is men zich daar ook van bewust. Als burgemeester van Eeklo heb ik de politie en de rijkswacht gevraagd om snelheidscontroles te verrichten. We moeten alles in het werk stellen om dat probleem op te lossen, want het wordt echt dramatisch. Wij, als lokale bestuursverantwoordelijken, hebben de situatie niet meer in de hand. Ik lees nu dat een groep mensen van plan is die weg te bezetten om uw aandacht te vragen. Dat zal natuurlijk in het nadeel zijn van het kusttoerisme. Ik sta daar niet achter en ik weet dat u aandacht hebt voor het probleem.

Mijnheer de minister, u en uw administratie zijn op de hoogte van dit alles. Moet die omvorming, vooral dan van het deel tussen Zelzate en Maldegem, waar het overgrote deel van de ongevallen plaatsvindt, in dat kader worden gezien? De redenen voor die ongevallen zijn wellicht goed gekend en geanalyseerd door uw departement. Hoe ziet u de toekomst wat dat betreft? De streek heeft recht op een duidelijk antwoord. Ik weet dat er die studie van Tritel is, en als ik me niet vergis is ook de opdracht gegeven tot een MER. Veel problemen kan dat niet opleveren. Er vallen al honderden mensenlevens te betreuren. Ik weet dat de middelen beperkt zijn, maar de mensen verwachten een signaal van de overheid.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de N49 is een zeer druk bereiden weg, niet alleen door het personenvervoer van het kusttoerisme. Door de ontplooiing van de haven van Zeebrugge is het ook een verkeersader waar dagelijks enorm veel vrachtverkeer overheen dondert. Op het eerste deel, van Antwerpen richting Gent, zijn er inderdaad al verbeteringswerken uitgevoerd. Zo waren er infrastructuurwerken en werden bruggen aangelegd, maar op een groot deel moeten die werken nog plaatsvinden. Ik sluit me volledig aan bij de heer Matthijs. Als we die weg kunnen omvormen tot een volwaardige autosnelweg, zal dit de verkeersveiligheid in het algemeen zeker sterk bevorderen.

Een tweede punt waarop ik u wil wijzen is de slechte staat van het wegdek. Over een afstand van meer dan 60 kilometer zijn er op heel veel plaatsen dwarse verhogingen. Die zijn er al jaren. Ze zijn al eens weggewerkt, maar komen telkens terug. Ik denk dat daar een probleem is met de ondergrond, maar het is aan de diensten om dat verder uit te maken. Door dit aan te pakken zou de situatie al heel wat kunnen worden verbeterd.

Verder heb ik vernomen dat voor de omvorming tot autosnelweg ook Europese steun mogelijk is. Dat zou immers passen in het Europese project om vanuit de streek van Duinkerke via de kust aansluitend op de N49 een volwaardige autosnelweg te maken naar de A12 richting Nederland. Klopt dit en hoe ver staat het daarmee?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de omvorming van de N49 tot autosnelweg kadert in de meerjarenprogrammering van de administratie Wegen en Verkeer. De omvorming van het vak Antwerpen-Zelzate is reeds opgenomen in het meerjarenprogramma.

De omvorming van de N49 tussen Zelzate en Knokke-Heist bevindt zich vandaag nog in de studiefase. Deze studie die werd uitgevoerd door de afdelingen Wegen en Verkeer Oost- en West-Vlaanderen in samenwerking met het studiebureau Milieu en Veiligheid VZW, moet de drie volgende fasen doorlopen : de opmaak van een ontwerp-streefbeeld, de opmaak van een haalbaarheids-MER en de opmaak van een definitief streefbeeld.

De recente ervaring heeft geleerd dat het voor dergelijke studies bijzonder moeilijk is een tijdsplan uit te stippelen. Verwacht wordt dat het ontwerp-streefbeeld tegen het einde van het jaar klaar zal zijn. Gezien het grootste werk dan gedaan zal zijn, hopen we vervolgens vrij vlug het haalbaarheids-MER en het definitieve streefbeeld te kunnen opmaken. Om de nodige bouwvergunningen te bekomen, is daarna nog per project een project-MER noodzakelijk.

Een concrete timing voor de ombouw van de N49 tot hoofdweg tussen Zelzate en Knokke-Heist kan op dit ogenblik dan ook nog niet in het vooruitzicht worden gesteld. Niettemin is op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen reeds in een aantal werken voorzien die de veiligheid op het vak Zelzate-Knokke-Heist zullen verhogen. Principieel wordt eind 1999, begin 2000 gestart met de bouw van het toegangscomplex R43-N49 te Eeklo waarbij een kruispunt van de N49 wordt opgeheven.

In 1999 wordt nog een aanbesteding gehouden voor het bouwen van de fietsersbrug over de N49 ter hoogte van Aalstgoed te Eeklo, waardoor het fietsverkeer tussen Kaprijke en Eeklo niet langer gebruik moet maken van het kruispunt van de N49 met de N434, zijnde de Peperstraat. Op dit vlak heb ik in het verleden reeds beslist om tegemoet te komen aan de belangrijkste eis van het Overlevingscomité Expresweg. In het verleden werden kleinere aanpassingswerken aan de kruispunten uitgevoerd. Ik kan dan ook niet akkoord gaan met de populaire stelling dat er eerst doden moeten vallen vooraleer er wordt ingegrepen.

In verband met de recente dodelijke ongevallen wens ik enerzijds aan te stippen dat één van de be-

treurde ongelukken niet op de N49 zelf plaatsvond, maar wel vlakbij een kruising met die N49. Wat anderzijds het tweede ongeval betreft, wijzen de omstandigheden van dat ongeval in de richting van het negeren van het rode stoplicht. Het betreft hier dus eerder een menselijke fout dan wel een gebrekkige weginfrastructuur.

Niettemin zal ik de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid opdracht geven om de kruispunten op de N49 opnieuw te evalueren op het vlak van hun verkeersveiligheid. In functie hiervan zal ik beslissen welke ingrepen zich al dan niet opdringen. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de plaatsing van roodlichtcamera's.

Ook ik zou in dit verband een krantenartikel willen citeren. In mijn artikel lees ik dat daar in vier uur tijd 31 automobilisten werden geflitst die het rode licht negeerden. Dit bewijst dat we hier vooral met een probleem van menselijk gedrag te maken hebben, eerder dan met een infrastructuurprobleem. Ik ben de burgemeester van Eeklo dan ook dankbaar dat hij zijn diensten een streng handhavingsbeleid heeft opgedragen.

Wat de opmerking van de heer Van Aperen betreft over de huidige fysieke staat van de infrastructuur, zal ik de opdracht geven een en ander te laten nakijken om de oorzaak ervan te achterhalen.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de minister, wat de R43 en de fietsbrug betreft, is het dossier aanbestedingsklaar waarvoor mijn dank. Ook wat de heer Van Aperen zegt, is correct. Ik denk dat deze opmerking vooral op het gedeelte voor Zelzate slaat.

Ik vind het een goede suggestie van uwentwege dat men in de Provinciale Verkeerscommissie de koppen bij elkaar moet steken en dat men een streng repressief beleid moet voeren. De rijkswacht heeft een uitspraak gedaan die erop neer kwam dat dit maar de negende of de dertiende gevaarlijkste weg was. De ongevallen zijn echter zo dramatisch dat terzake streng en repressief moet worden opgetreden.

Ik ben minder op de hoogte van onbemande camera's, maar die zijn daar dringend nodig, zodat de cowboys, die echt alles negeren, daadwerkelijk worden aangepakt. Iedereen die deze weg kruist, let doorgaans op, maar er moet een totaalaanpak

Matthijs

komen, en de procedure die u daarnet heb geschetst moet worden uitgevoerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.01 uur.*
