

Zitting 1999-2000

21 oktober 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Brigitte Grouwels tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schoolabonnementen van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontdubbeling van de Scheldebrug tussen Temse en Bornem

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het garanderen van de veiligheid aan oversteekplaatsen op gewestwegen

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 het vrijwaren van Oostende tegen overstromingen

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van het kanaal Schoten – Turnhout

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 verbinding Ieper-Veurne N8 – A19

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 21 oktober 1999

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 11 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Brigitte Grouwels tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schoolabonnementen van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Grouwels tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schoolabonnementen van De Lijn.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels : Mijnheer de minister, ongeveer een week na de indiening van mijn vraag hebt u een aantal interessante ideeën gelanceerd over het openbaar vervoer voor jongeren. Toch zal ik mijn vraag hierover stellen.

In het begin van het nieuwe schooljaar worden de gezinnen met heel wat extra kosten geconfronteerd. Voor ouders is de aanschaf van verschillende schoolabonnementen voor hun kinderen een zware post in het gezinsbudget.

Het is natuurlijk een goede zaak dat zoveel mogelijk kinderen voor hun verplaatsingen van en naar school gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het is een manier om de verkeersdrukke rond de scholen te beperken. Die beperking heeft positieve gevolgen voor de mobiliteit, de veiligheid en de leefbaarheid van de buurten rond de scholen. Jongeren raken ook vertrouwd met het openbaar vervoer ; en iedereen weet dat jong geleerd, oud gedaan is. Gezinnen met schoolgaande kinderen zouden bijgevolg een prioritaire doelgroep moeten vormen voor De Lijn.

Ik was dan ook heel verbaasd over het bestaande systeem van De Lijn voor schoolgaande jongeren. In feite bestaat er zo goed als niets voor de jeugd. Het systeem van De Lijn is in elk geval erg ingewikkeld.

Daarom breng ik het systeem van de Brusselse MIBV even onder de aandacht, waar een korting van 50 percent wordt toegekend aan elk kind uit een groot gezin. Een groot gezin heeft tenminste drie kinderen, en de korting wordt verleend ongeacht het aantal kinderen dat een schoolabonnement neemt.

Een vergelijking met De Lijn leert dat daar een dergelijke vermindering pas wordt toegekend als tenminste drie kinderen van het gezin een abonnement nemen. De korting geldt daarenboven pas vanaf het derde abonnement. Iedereen kent ook de korting van de NMBS voor leden van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen. De Lijn blijft echt achter.

Mijnheer de minister, u lanceert geregeld nieuwe voorstellen. Vele daarvan hebben te maken met gratis openbaar vervoer voor bepaalde categorieën van reizigers. Naast het afkondigen van grote principes is het echter erg belangrijk om zo snel mogelijk concrete stappen te zetten om het openbaar vervoer aantrekkelijker, goedkoper en socialer te maken. Het is nodig om snel prioritaire doelgroepen aan te duiden. Kinderen van grote gezinnen en de schoolgaande jeugd moeten daartoe behoren.

Mijnheer de minister, waarom wordt het MIVB-systeem niet overgenomen door De Lijn ? U hebt reeds een aantal voorstellen gelanceerd. Kunt u die even toelichten ? Welke timing hanteert u hiervoor ? Het MIVB-systeem kan heel snel worden ingevoerd, omdat de ouders reeds met andere faciliteiten vertrouwd zijn.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook voor mijn fractie zijn de trouwe gebruikers van het openbaar vervoer heel belangrijk. We dienen ons ervan bewust te zijn dat verschillende groepen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Daarom is het belangrijk te onderzoeken op welke manier een zo groot aantal mensen per doelgroep kan worden bereikt. De tariefmaatregelen vormen hiervan maar één aspect.

Mijnheer de minister, in de laatste mobiliteitsbrief toonde u aan dat aanbod en kwaliteit even belangrijk zijn. Kunt u hiermee rekening blijven houden bij het nemen van maatregelen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de vraagstellers uitten hun bekommernis over de trouwe gebruikers. Ik kan alvast antwoorden dat er geen tariefaanpassing zal komen in het jaar 2000.

De heer Holemans merkte op dat het beleid uit meer dan tarifaire maatregelen moet bestaan. Inderdaad, ook het aanbod, de capaciteit en de kwaliteit zijn erg belangrijk. In de nieuwe begroting wordt duidelijk in extra middelen voorzien.

Tariefaanpassingen worden enkel doorgevoerd door de raad van bestuur van De Lijn. Als zij tarifaire maatregelen voorstellen, is het logisch dat wij daarvoor compensaties geven opdat de capaciteit, het aanbod en de kwaliteit er niet onder lijden. Als wij suggesties doen aan De Lijn zullen we ons bijgevolg ook engageren de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen. Doen alsof De Lijn een vreemd orgaan is dat op zichzelf bestaat, is natuurlijk niet correct.

We hebben de raad van bestuur van De Lijn voorgesteld iets te doen voor trouwe gebruikers. De grote gezinnen maken deel uit van die doelgroep. Mevrouw Grouwels verwijst naar het MIVB-systeem. De prijzen van de abonnementen van de MIVB en van De Lijn zijn echter gelijk. Het VVM-systeem voor grote gezinnen is trouwens veel voordeliger dan dat van de MIVB.

In november zullen mijn voorstellen worden besproken in de raad van bestuur van de VVM. Ik zal u een voorbeeld geven van de kosten indien het licht ervoor op groen wordt gezet. Een gezin met vijf kinderen betaalt in Brussel voor vijf schoolabonnementen 22.625 frank in plaats van 41.750. Dit is een vermindering met 45,8 percent. Een Vlaams gezin in dezelfde situatie zal slechts 16.700 frank betalen, wat een vermindering met 60 per-

cent is. Onze tariefmaatregelen zullen bijgevolg beter zijn dan die van de MIVB.

De voorzitter : Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels : Mijnheer de minister, ook ik heb de berekeningen gemaakt op basis van uw voorstellen. Het verschil is echter niet zo groot als u laat uitschijnen omdat de schoolabonnementen in Brussel interessanter zijn. Als de maatregel die u heeft voorgesteld in de pers, wordt ingevoerd, dan zal de situatie ongeveer gelijk worden. De vraag is echter wanneer hij zal worden ingevoerd. Het beleid van De Lijn voor grote gezinnen is tot nu toe niet voorbeeldig geweest.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Grouwels, het is niet mijn gewoonte een tweede keer te antwoorden. Ik herhaal dat mijn voorstellen door de raad van bestuur zullen worden besproken in november. We hebben een aanbod gedaan en financiële waarborgen gegeven. We wachten nu af.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik wees daarnet op het belang van het bereik van een zo groot mogelijke groep van trouwe gebruikers. Hoeveel gezinnen met vijf kinderen of meer zijn er in Vlaanderen ? Hoeveel gezinnen hebben maar een of twee kinderen ? Deze cijfers zijn belangrijk bij gesprekken over de doeltreffendheid van de maatregel die aan De Lijn wordt voorgesteld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontubbing van de Scheldebrug tussen Temse en Bornem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontubbing van de Scheldebrug tussen Temse en Bornem.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Vanuit een blijvende bezorgdheid om de verkeersproblematiek en in het bijzonder de eisen die het modern wegverkeer stelt aan de wegeninfrastructuur, vraag ik aan het begin van deze zittingsperiode opnieuw aandacht voor een aanslepend probleem en een belangrijke toekomstgerichte keuze : de mogelijke ontdubbeling van de Scheldebrug op de N16 tussen Bornem en Temse.

We hebben tijdens de vorige zittingsperiode reeds de aandacht gevestigd op dit probleem. De huidige brug die uit tweemaal één rijstrook bestaat, lijdt onder de toegenomen verkeersdrukte en de hoge snelheid van het wegverkeer. Enkel een ontdubbeling van de brug is een efficiënte oplossing om de toegenomen verkeersstroom op te vangen.

In de loop van de voorbije 45 jaar is het verkeer enorm toegenomen, terwijl het concept van het huidig brugproject dateert uit 1955. Recente statistieken hebben uitgewezen dat per uur gemiddeld 1.500 voertuigen over deze brug rijden. Voor alle werknemers uit het Waasland is deze verbindingsweg de aangewezen route voor het dagelijkse woon-werkverkeer naar de hoofdstedelijke agglomeratie.

Bovendien blijven alle gevaarlijke transporten door vrachtwagens grotendeels op deze gewestweg aangewezen. De Kennedytunnel is verboden voor vrachtwagens met een gevaarlijke lading, en de Liefkenshoektunnel blijkt geen aantrekkelijk alternatief te zijn. Een ontdubbeling van de brug zou een positieve invloed hebben op de verkeersstroom.

Dagelijks functioneert deze weg als een flessenhals voor het wegverkeer dat op de N16 grotendeels op tweemaal twee rijstroken verloopt. En dan zwijg ik nog over de periodes waarin werken worden uitgevoerd op de weg. Een verdubbeling van de capaciteit zou beter aansluiten bij de bestaande wegeninfrastructuur. Elke vorm van hinder op de brug zorgt nu voor enorme files. Zo veroorzaakte een ongeluk in de omgeving van Antwerpen gisteren een file van ruim een uur op deze weg, die dan wordt gebruikt als vluchtroute.

Een dubbele brug zou ook een veilig alternatief zijn voor de onderhoudsbeurten die geregeld nodig zijn. Elke afsluiting van de brug nu betekent tijdverlies en werkverlet voor de werknemers en bedrijven die zijn aangewezen op deze drukke verbindingsweg tussen beide Scheldeoevers. Een ontdubbeling kan de historisch gegroeide banden tussen Klein Brabant en het Waasland zeker ten

goede komen. Voor werken, winkelen, ontspanning en ziekenhuisbeleid zijn deze buurtgebieden op elkaar aangewezen. Het bedrijfsleven dringt dan ook aan op een spoedige realisatie van de ontdubbeling van de Scheldebrug.

Mijnheer de minister, onderschrijft u deze beschrijving van de verkeersproblemen op de Scheldebrug ? Bent u overtuigd van de noodzaak van een ontdubbeling van de brug en een verhoging van de capaciteit ? Overweegt u een spoedige realisatie van deze ontdubbeling ?

Uiteraard wil ik me vandaag niet uitspreken over de wijze waarop deze ontdubbeling moet worden gerealiseerd : een bijkomende tunnel, twee bruggen boven elkaar of een ontdubbelde brug. De voor- en nadelen van deze technische aspecten moeten worden onderzocht door de ingenieurs van Openbare Werken. Zou het niet zinvol zijn om uw administratie de opdracht te geven te onderzoeken op welke wijze de Scheldebrug kan worden ontdubbeld ? Ik begrijp natuurlijk dat een ontdubbeling niet alle problemen zal oplossen, maar het zou een enorme bijdrage zijn tot de verbetering van de verkeersproblemen in het Waasland.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het mobiliteitsprobleem van Antwerpen deint elke dag een beetje meer uit naar het Waasland. Dit is niet enkel het geval in de gemeente Haasdonk en Vrasene. Er ontbreekt een directe verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel en ook op de brug over de Schelde in Temse zijn er problemen. De verbindingsweg naar Mechelen, Antwerpen en Brussel en de omleidingsweg van de Kennedytunnel voor transporten van gevaarlijke producten slibben dicht. Elke morgen zijn er steevast kilometerslange files op de rijksweg. Sluikwegaanrijders maken de gemeente Temse onveilig.

Jaren geleden heb ik uw voorganger een voorstel bezorgd over de ontdubbeling van de brug over de Schelde in Temse. Het antwoord luidde toen dat er geen geld was. Inmiddels heeft het probleem enorme proporties aangenomen.

Mijnheer de minister, onderschrijft u de ernst van dit probleem ? Bent u bereid in financiële middelen te voorzien voor de oplossing van dit nijpende verkeers- en veiligheidsprobleem ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik heb al herhaaldelijk geantwoord op vragen om uitleg in deze commissie en op een schriftelijke vraag over deze problematiek. Ik zal dat nog eens opnieuw doen.

De gewestweg N16 wordt gebruikt als alternatieve route om de ring rond Antwerpen te vermijden. De verkeersdrukke op de N16 en de Scheldebrug in Temse houdt dan ook verband met de verkeerssituatie op de ring rond Antwerpen.

Onderzoek heeft aangetoond dat het vooral noodzakelijk is om de verkeersproblemen op de ring rond Antwerpen aan te pakken om de mobiliteit in de Antwerpse regio te verbeteren. Ik heb daartoe een aanzet gegeven met de opmaak van het masterplan voor Antwerpen dat in de regio bekendheid geniet en een aanzienlijk draagvlak heeft. Het sluiten van de kleine ring rond Antwerpen is een belangrijke component van het masterplan. Hierdoor neemt het verkeer in de Kennedytunnel aanzienlijk af. Als gevolg daarvan zal ook het verkeer op de alternatieve route N16 verminderen.

Hetzelfde onderzoek heeft aangetoond dat andere infrastructuurwerken zoals de aanleg van een grote ring rond Antwerpen, de ontubbeling van de brug in Temse, de verbinding tussen Wommelgem en Merksem en de verbinding tussen de E17 en de N49 minder geschikt zijn om de verkeersproblemen in en rond Antwerpen op te lossen. De berekeningen met het multimodaal verkeersmodel Antwerpen tonen immers aan dat al deze dure infrastructuurwerken door het sluiten van de kleine ring rond Antwerpen niet of pas veel later noodzakelijk zullen zijn. Op basis van dit model zouden per etmaal ongeveer 12.000 personenwagens gebruikmaken van de verbinding tussen de E17 en de N49. Anderzijds zouden er per etmaal ongeveer 90.000 personenwagens rijden op de gesloten kleine ring en 60.000 personenwagens op de verbinding tussen Merksem en Wommelgem.

De budgettaire middelen worden bijgevolg prioritair besteed aan het sluiten van de kleine ring rond Antwerpen. De ontubbeling van de Scheldebrug in Temse wordt niet opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma. Er is tot heden geen concreet studiewerk verricht of aanbesteed over de bouw van een tweede Scheldebrug in Temse. Er bestaan trouwens geen plannen op dat vlak. Aanvullende oplossingen voor de verkeersproblemen moeten vooral worden gezocht in het stimuleren van alternatieven voor het autovervoer.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, het antwoord van de minister heeft me ontgoocheld. Hij minimaliseert duidelijk de problemen. Ik ben bijzonder blij met de steun die ik krijg van de heer Cordeel. Ik reken erop dat de VLD de heer Cordeel zal steunen en ervoor zal zorgen dat het dossier opnieuw op de regeringstafel belandt zodat er een ander standpunt kan worden ingenomen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer De Meyer, dat betekent nog niet dat we niets zullen doen. Er zullen investeringen gebeuren om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. De N16 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als weg van categorie primair 1. Dit betekent dat de N16 omgebouwd moet worden tot een weg van deze categorie. Zo moet er een vlotte en veilige verkeersafwikkeling zijn ter hoogte van de kruispunten. Het Vlaams Gewest heeft tijdens de vorige bestuursperiode geïnvesteerd in de beveiliging van de kruispunten op de N16. De ontubbeling van de brug over de Schelde te Temse zal er enkel toe leiden dat de flessenhals verschuift naar de kruispunten.

Ik ben bereid om mijn zienswijze bij te sturen indien na afronding van het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Vlaanderen, objectief wordt aangetoond dat een andere multimodale aanpak tot betere resultaten leidt. Nu baseren we ons op de multimodale aanpak die naar voren is geschoven door de administratie.

De heer Jos De Meyer : Dat klinkt al genuanceerder. Uiteraard ben ik tevreden met de geplande werkzaamheden, maar ik denk dat deze onvoldoende zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het garanderen van de veiligheid aan oversteekplaatsen op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare

Voorzitter

Werken en Energie, over het garanderen van de veiligheid aan oversteekplaatsen op gewestwegen.

Mevrouw van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil het hebben over de garantie van de veiligheid aan oversteekplaatsen op gewestwegen. Ik zal daarvoor een specifiek voorbeeld gebruiken : een kruispunt op de N10 op de grens Mortsel-Boechout, op de Provinciesteenweg-Oude Steenweg. Op woensdag 29 september raakte daar een twaalfjarig meisje levensgevaarlijk gewond toen ze daar de weg overstak via de oversteekplaats voor fietsers. Ze was net als vele andere studenten op weg naar school. Op 6 oktober is ze gestorven. Dit jaar gebeurden op die plaats al vijf ongevallen. Op 20 oktober hebben 900 scholieren petitielijsten afgegeven aan het gemeentebestuur van Mortsel. Ze hebben op nauwelijks een week tijd 17.600 handtekeningen verzameld. Ze vragen veilige en comfortabele fietsroutes naar hun school. Deze vraag is natuurlijk niet nieuw, dat weet ik.

Om tot mijn vraag te komen, is het belangrijk dat ik de plaats van het ongeval beschrijf. Deze oversteekplaats voor fietsers en voetgangers op de N10, net buiten de bebouwde kom van Mortsel, wordt niet aangekondigd. De auto's mogen daar in dubbele rijvakken 70 kilometer per uur rijden. Enkele tientallen meters verderop mag men zelfs 90 kilometer per uur rijden. Zelfs voor welwillende automobilisten is het geen sinecure om zich te houden aan de opgelegde snelheidsbepalingen. Men moet zeer attent zijn om die wisselende snelheidsbepalingen te volgen.

De politie van Mortsel, die de vaststellingen deed bij het ongeval op 29 september, stelde vast dat de chauffeur die betrokken was bij het ongeval, niet kon worden beschuldigd van overdreven snelheid. De toegelaten snelheid bedroeg 70 kilometer per uur. Diezelfde politie stelde bij herhaalde snelheidscontroles wel vast dat de gemiddelde snelheid daar veel te hoog ligt, en noteerde al geregeld zware overtredingen in de bebouwde kom. De oversteekplaats waarover ik het heb, ligt daar net buiten. Door de weginrichting met de twee rijstroken en heel de infrastructuur hebben automobilisten de neiging hun snelheid te verhogen, en ze doen dit juist op de plaats van die oversteekplaats. De N 10 maakt daar bovendien een flauwe bocht, waardoor de zichtbaarheid nog afneemt.

Men heeft precies op deze plek, waarschijnlijk met goede bedoelingen waar ik me in kan vinden, aanplantingen gedaan om een poorteffect voor de bebouwde kom te creëren. Die aanplantingen doen het overigens schitterend en zijn bijzonder weelderig. Het gevolg is dat de zichtbaarheid herleid wordt tot enkele tientallen meters aan de ene zijde van de weg en tot bijna nul meter aan de andere zijde. Ik overdrijf niet.

Er zijn verschillende mogelijkheden om oversteekplaatsen veiliger te maken : de weg kan worden versmald tot één rijvak ; de oversteekplaats kan worden verhoogd ; de oversteekplaats kan worden aangekondigd met wegmarkeringen of knipperlichten ; er kunnen verkeerslichten worden geplaatst ; men kan – en misschien klinkt dit eigenaardig – de veiligheid verhogen door de oversteekplaats af te schaffen en de hele verkeersafwikkeling te herzien. Ik denk dat u het met me eens bent dat een zeer belangrijk principe steeds moet worden gevolgd, namelijk dat men de gehele weg en de hele verkeerssituatie moet bekijken.

Het is tevens belangrijk om even te wijzen op de berichtgeving die nu wordt gelanceerd bij de wet van 1996 die voetgangers voorrang geeft op zebra-paden. Mensen die een ongeluk hebben gehad op deze oversteekplaatsen terwijl ze reglementair aan het oversteken waren, ondervinden moeilijkheden met verzekeringsmaatschappijen. Die zeggen dat deze verkeerssituaties aanleiding geven tot dergelijke ongevallen en dat ze processen zullen starten om een uitspraak te krijgen.

Graag wil ik van u weten hoe u die verkeerssituaties evalueert, hoe de veiligheid op die oversteekplaatsen wordt gegarandeerd, welke criteria daarvoor gelden, op welke wijze er wordt beslist om wel of geen verkeerslichten te plaatsen en op welke wijze de snelheid op die plaatsen op een afdoende wijze wordt gecontroleerd. Ik wil van u ook bijzonder graag weten of u vindt dat de oversteekplaats in dit specifiek geval voldoende is gegarandeerd en wat er eventueel aan kan worden gedaan.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil het pleidooi van mevrouw Van Den Heuvel ondersteunen. In het regeerakkoord staat dat de Vlaamse regering het aantal verkeersslachtoffers wil halveren. Dat is één van de topprioriteiten en dat kan alleen maar worden toegejuicht. Tegelijkertijd blijkt uit recente statistieken dat 20 percent van de ongevallen bij voetgangers gebeuren op zebra-paden.

Decaluwe

Gisteren heeft de heer Jos Ansoms in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een pleidooi gehouden om in meer oversteekplaatsen van verkeerslichten te voorzien of ze in ondergrondse tunnels te brengen. Merkwaardig genoeg vindt federaal vice-premier Durant van Ecolo deze maatregel te duur. Tezelfdertijd zegt ze dat veel problemen te maken hebben met toenemende verkeersagressie en mobiliteit.

Hoofdzakelijk gaat het over viervaksbanen. Mevrouw Van Den Heuvel pleit ervoor om de vier-vaksbanen tot één vak te brengen. Ik weet niet of de verkeersproblematiek en de hele doorstroming dan blijft kloppen. Ik denk dat men eerder moet streven naar het goed aankondigen van zebrapaden, ook 's avonds. Er zijn bijvoorbeeld experimenten in Waregem met felle belichting. Men kan ook honderd meter op voorhand in oneffenheden voorzien.

Het gaat hier over een van de topprioriteiten van de Vlaamse regering. Welke concrete maatregelen zal de minister binnen zijn bevoegdheidsdomein nemen om die problematiek daadwerkelijk aan te pakken ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw Van Den Heuvel heeft naar aanleiding van een zeer concreet dossier een aantal algemene vragen gesteld. Ze heeft op een aantal concrete punten een antwoord van u gevraagd. Ik sluit me daarbij aan.

De schepen die in Mortsel bevoegd is voor de verkeersveiligheid, verklaart vandaag immers in de krant dat een van de oorzaken van de penibele verkeerssituatie het feit is dat het overleg terzake tussen zijn gemeentelijke administratie en uw gewestelijke administratie te traag en te moeilijk verloopt. Mijnheer de minister, ik zou van u willen weten of dat zo is. Vond er in dit concrete verkeersveiligheidsdossier overleg plaats tussen de beide administraties ? Waarom zijn deze gesprekken zo moeilijk en traag verlopen ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om deze problematiek opnieuw te situeren in de context van heel Vlaanderen, wil ik een ander voorbeeld aanhalen, namelijk dat van de kustbaan, de N34. Iedereen kent dit dossier. Er zijn

bijkomende moeilijkheden door de spoorverbinding. Een van de recente maatregelen bestaat erin dat alle voetgangersoversteekplaatsen zullen worden gescreend. Ik heb daarover een schriftelijke vraag gesteld. Dit is een zeer moeilijke zaak.

Ik meen te hebben begrepen dat men enkel die oversteekplaatsen wil behouden waar er veel voetgangers zijn. De kustbaan is echter een weg waar men overal oversteekt. De hele kust is jammer genoeg immers volledig bebouwd. Voetgangers zullen niet bereid zijn een halve kilometer af te leggen om een oversteekplaats te vinden. Zo ontstaat de lastige situatie dat oversteekplaatsen worden uitgeschakeld omdat die niet genoeg worden gebruikt, terwijl de mensen zullen blijven oversteken, vaak met kinder- en gehandicaptenwagens, over die afschuwelijke keien en tramsporen. Dit vergt een bijzondere aandacht en misschien een bijzondere aanpak.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, voor ik inga op de vragen, wil ik een aantal bedenkingen maken. Ik werk uiteraard binnen mijn Vlaamse bevoegdheid. Een aantal aspecten behoren niet tot mijn bevoegdheid, hoewel ze wel voorwerp uitmaken van mijn bekommernis.

Wat de opmerking van de heer Penris betreft : ik ben niet op de hoogte van de uitlatingen van de schepen. Ik zal laten onderzoeken of wat hij beweert al dan niet zo is.

In repliek op de heer Loones wil ik een bedenking van de heer Ansoms herhalen, om de achtergrond van de hele problematiek te belichten : soms geven zebrapaden een vals gevoel van veiligheid. We moeten daar bijzonder goed mee oppassen. Het is niet zo dat men niet mag oversteken als er geen zebrapad is, maar men heeft op dat ogenblik dan wel geen voorrang. Daarom is de discussie zo moeilijk.

Dan ga ik in op de vraag van mevrouw Van Den Heuvel. Er bestaat geen kant-en-klare werkwijze om de veiligheid van een oversteekplaats of een andere infrastructuur te controleren. Een eerste test is een algemeen nazicht ter plaatse door iemand die een deskundig oog heeft voor de elementen die onveiligheid in de hand kunnen werken. De objectieve onveiligheid van de verkeersinfrastructuur wordt in het algemeen in kaart gebracht aan de hand van ongevallen die door politie of rijks-wacht worden geregistreerd.

Stevaert

Indien er op basis van het aantal ongevallen wordt vastgesteld dat er sprake is van een knelpunt, dan worden de ongevallen individueel geanalyseerd om de oorzaak ervan te achterhalen. Vanzelfsprekend wordt hierbij voorrang gegeven aan de zwarte punten en zwarte zones. Pas als de oorzaak van de ongevallen bekend is, kunnen er concrete maatregelen worden voorgesteld.

Hiervoor is maatwerk noodzakelijk. Daarom werd er in de loop van 1994 in elke provincie een provinciale commissie voor verkeersveiligheid opgericht om de veiligheidsproblematiek van de lokale knelpunten te bespreken. In deze commissie zetelen vertegenwoordigers van de administratie Wegen en Verkeer, de gemeenten, de plaatselijke politie en rijkswacht, het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur en het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid. Deze commissie vergadert regelmatig.

In verband met de oversteekplaats op de gewestweg N10 aan het kruispunt op de grens tussen Mortsel en Boechout is er vandaag een vergadering gepland. Op de agenda staat de bespreking van de situatie en eventuele voorstellen ter verbetering. Mevrouw Van Den Heuvel, wat die weelderige plantengroei betreft bent u reeds tussenbeide gekomen. Ik neem aan dat men naar aanleiding daarvan heeft gesnoeid.

De plaatsing van de verkeerslichten wordt geregeld door een dienstorder van 1991. Op basis van een aantal objectieve en meetbare parameters wordt beslist of de plaatsing van de verkeerslichten al dan niet aangewezen is. Deze parameters zijn gebaseerd op de ervaring die in binnen- en buitenland is opgedaan. Het onderzoek en de eventuele beslissing tot het plaatsen van verkeerslichten of tot andere maatregelen wordt uitgevoerd binnen de voornoemde provinciale commissie voor verkeersveiligheid. U suggereert om plateaus aan te leggen, maar er zijn ook andere mogelijkheden. Plateaus zijn op een dergelijke weg immers niet toegelaten. Dit is dus een vrij complex probleem.

De controle van de toegelaten snelheid is een taak van politie en rijkswacht. Het gewest heeft op dit vlak geen enkele bevoegdheid. Politie- en rijkswachtdiensten bepalen in onderling overleg wie wat waar controleert, in het kader van her IPZ-overleg.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik dank de minister uiteraard voor zijn antwoord. Ik ben me ervan bewust dat het een algemeen antwoord is op mijn algemene vragen. Wel stel ik vast dat hij een deel van zijn verantwoordelijkheid doorschuift naar de lokale overheid. Als de lokale overheid dan niet snel werkt of zich niet helemaal bewust is van het dringende karakter van de situatie, dan kan het zijn dat de onveiligheid blijft bestaan, hoewel u daarvoor verantwoordelijk bent.

Ik vind dus dat er een leemte is in het nemen van de verantwoordelijkheid. Mij lijkt het belangrijk dat u op een of andere manier moet kunnen ingrijpen, mocht blijken dat er bij lokale overheden sprake is van traagheid of niet volledig doordrongen zijn van de ernst van de situatie.

De lijst van zwarte punten en zwarte zones zal natuurlijk groot zijn en zich bevinden op diverse assen, maar in deze instantie kan men toch wel gewagen van een zwarte zone.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Binnenkort vindt er een evaluatie van de mobiliteitsconvenants plaats. Via deze convenants zou wellicht aandacht kunnen worden gevestigd op schoolomgevingen. Zou dat niet eveneens kunnen gelden voor de inventarisatie van gevaarlijke viervaksbanen met zwarte punten ? Zou men in het kader van de mobiliteitsconvenants daar ook geen aandacht voor kunnen vragen ?

Een uniforme oplossing voor heel Vlaanderen bestaat niet, maar men kan zo bewerkstelligen dat de lokale overheid op dat vlak eventuele maatregelen neemt, die dan op een of andere wijze wordt ondersteund door het Vlaams Gewest. Er is immers ook sprake van gemeentelijke en provinciale wegen. Aan die problematiek kan dan aandacht worden besteed door de mobiliteitsconvenants.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik noteer de suggestie van de heer Decaluwe, maar ik ben het volstrekt oneens met de opmerkingen van mevrouw Van Den Heuvel. Ik schuif mijn verantwoordelijkheid niet door, maar ik werk samen met de lokale besturen. In Vlaanderen bestaat daar een begrip voor : subsidiariteit. Dat lijkt me een goed principe.

Het is belangrijk dat deze zaak in de juiste context wordt geplaatst. In Vlaanderen kan in deze problematiek 80 percent worden behaald door de aanpas-

Stevaert

sing van het rijgedrag. Helaas behoort dat niet tot mijn bevoegdheid. 5 percent kan worden behaald door het verbeteren van de voertuigen. Samen is dat 85 percent. De resterende 15 percent kan worden behaald via de aanpassing van de infrastructuur. Dat is het absolute maximum.

De bevoegdheid hiervoor strekt zich uit over diverse niveaus, zoals de heer Decaluwe terecht stelt. Zelfs wanneer het over een gewestweg gaat en dit dus behoort tot onze bevoegdheid, wordt die bevoegdheid nog gedeeld. Het zou immers misplaatst zijn mocht een minister ervan uitgaan dat hij de wijsheid in pacht heeft. Hij moet terzake overleggen met de lokale overheid, die vaak een zeer goed inzicht heeft in de problemen die ter plaatse rijzen. 85 percent heeft echter te maken met een domein waarop ik geen bevoegdheden heb, en ik betreur dat ik die niet heb.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat er aan het rijgedrag moet worden gewerkt. 15 percent van de verkeersongevallen is echter te wijten aan een falende infrastructuur. Als het Vlaams Gewest een oversteekplaats aanlegt op een onaangepaste plaats, dan geeft dit problemen. Bovendien hebt u zelf gezegd dat een zebrapad vaak een vals gevoel van veiligheid geeft. Ik ben het daar mee eens. We moeten daarom overwegen op bepaalde plaatsen geen zebrapaden aan te leggen en daar op een andere wijze mee om te gaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 het vrijwaren van Oostende tegen overstromingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Declercq tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het vrijwaren van Oostende tegen overstromingen.

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik licht deze vraag graag wat toe. In 1996 en 1997 vroeg minister Baldewijns aan de dienst van de waterwegen van de kust om Oostende te vrijwaren van overstromingen. In 1953 was er immers een overstroming, niet langs de zeedijk, maar langs de havengeul. De dienst meldde daarop in zijn rapport dat er twee evenwaardige basisoplossingen zijn : een kunstmatig strand of een versterking van de zeedijk. Er werd een bouwaanvraag ingediend en de bouwvergunning werd toegekend. De Raad van State heeft deze bouwvergunning nietig verklaard omdat er geen MER-rapport was opgemaakt.

Het is u waarschijnlijk bekend dat het comité Stad en Zee zich verzet tegen een kunstmatig strand en dit om verschillende redenen, die worden gestaafd door ernstige rapporten. Ik ga niet in op de details, maar wil toch enkele redenen aanhalen.

De aanleg van een kunstmatig strand zou tot erosie van zand leiden als gevolg van stromingspatronen. Daarnaast zou het ook aanleiding geven tot zandbankvorming en aanslibbing op andere delen van de kust en zandverstuiving in de binnenstad. Een kunstmatig strand is niet duurzaam en brengt jaarlijks onvoorspelbare kosten met zich mee. Het is een gevaar voor de zeevaart en de aanlegkosten ervan bedragen 1 miljard frank. Ten slotte heeft het negatieve ecologische gevolgen op fauna en flora, en berooft het ons een uniek maritiem landschap.

We maken ons ernstig zorgen over Oostende. Iedereen weet dat er dringend iets moet gebeuren. Oostende moet nieuw leven worden ingeblazen, er moet worden ingegaan tegen de verpaupering, en het toerisme moet dringend nieuwe impulsen krijgen. Juist om die redenen vragen we extra aandacht voor de te nemen beslissingen. Ik stel ook voor om kuststeden te raadplegen die ervaring hebben met de dure en negatieve gevolgen van kunstmatige stranden, zoals Knokke.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, wij zijn gewonnen voor zo mooi mogelijke dijken en zoveel mogelijk strand. Ik deel de bezorgdheid van mevrouw Declercq, maar wil uw investeringsbereidheid in dat deel van Vlaanderen zeker niet temperen.

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : In Oostende zijn er meningsverschillen over de aanleg van dit strand. We zijn dit soort van discussies al gewoon, denk maar aan het dossier over het Casino-Kursaal. Als de Raad van State beslist dat er eerst een MER moet komen, is dat zo. Ik wil wel horen of de minister weet heeft van andere en goedkopere oplossingen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De administratie Waterwegen en Zeewezen is van mening dat het groeistrand de meest geschikte oplossing is om Oostende tegen de zee te beschermen. De oplossing past in een bredere politiek om voor de kustverdediging moderne oplossingen te kiezen die de natuurlijke kustdynamiek herstellen. De uitvoering van het groeistrand is zeer dringend nodig omdat de zeedijk, die 130 jaar oud is, geen voldoende bescherming meer kan bieden tegen de zee.

De Raad van State heeft op 15 juli 1999 de tenuitvoerlegging van de bouwvergunning voor de realisatie van het groeistrand bij uiterst dringende noodzakelijkheid geschorst. De definitieve uitspraak dient dus nog te gebeuren. In afwachting hiervan werd de uitvoering van de eerste fase van de werken voor de realisatie van het groeistrand – het aanvangsbevel werd op 1 juli 1999 gegeven –, opgeschort.

Om op alles voorbereid te zijn, heeft mijn departement de opdracht gegeven een MER voor het groeistrand op te stellen. Intussen voert mijn departement dringende voorlopige maatregelen uit om het veiligheidsniveau van de zeedijk voor de komende winter te verbeteren.

Het groeistrand geeft aan Oostende een kustverdediging met een zeer hoge veiligheid tegen overstroming. Deze veiligheid is van dezelfde grootte-orde als deze die in Nederland wordt toegepast.

Aminal heeft over het groeistrand het volgende advies gegeven : 'De aangevraagde maatregelen komen neer op een verlenging van een strandhoofd, en zullen geen blijvende schade aan de eventueel lokaal aanwezige natuurwaarden berokkenen. Strandsuppletie is immers de kustverdedigingstechniek die het best aansluit bij de natuurlijke processen van zandtransporten tussen zee en land.'

Dit is het oordeel van Aminal, een dienst van het ministerie van Leefmilieu. Als u weet welke ambtenaar dit advies heeft uitgebracht, dan weet u dat hij

uitermate bekend en begaan is met uw bekommernissen.

Ook de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, en Monumenten en Landschappen heeft geen ongunstig advies gegeven over dit project. Het groeistrand is dus wel degelijk een project met een interdisciplinaire samenhang tussen veiligheid, natuur, ruimtelijke ordening en cultuurhistorische elementen.

De goedkopere oplossingen van tegenstanders van het groeistrand bieden geen voldoende veiligheid vanuit het oogpunt van de kustverdediging.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Ik vraag aandacht voor het specifieke dijklandschap en voor de prijs van dit project. De dijkversterking is hoe dan ook nodig. Als een dijkversterking even efficiënt is tegen overstromingen als een kunstmatig strand, kan dit geld in Oostende voor iets anders worden gebruikt. Het rapport van Aminal stond neutraal tegenover beide oplossingen. De dijkversterking laat het unieke landschap echter ongeschonden, en is goedkoper en beter dan een kunstmatig strand. Ik begrijp deze keuze dan ook niet.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil nogmaals duidelijk onderlijnen dat het hier over veiligheid gaat. Alle dagen hou ik mijn hart vast voor wat daar kan gebeuren. Dat mag niet worden onderschat. Aminal staat duidelijk achter de oplossing die we kiezen. De andere oplossing brengt technische en andere problemen met zich mee. Het optrekken van een muur op de dijk is niet realistisch. Dat is de oplossing voor mensen die op de zevende verdieping wonen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van het kanaal Schoten-Turnhout

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, mi-

Voorzitter

nister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toegankelijkheid van het kanaal Schoten-Turnhout.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het kanaal tussen Schoten en Turnhout was op het traject tussen Schoten en Brecht jarenlang ontoegankelijk voor de beroepsvaart, dit omwille van dichtslibbing. Enkel de pleziervaart kon er nog gebruik van maken. Hogerop richting Turnhout bleef het kanaal gelukkig wel open.

In het verleden werd dit kanaal nochtans druk bevaren. Denken we maar aan de aanvoer van de bloemmolens van en naar de maalderijen in Turnhout. De doorgang naar het Albertkanaal in Schoten blijft een zeer interessant alternatief voor de aanvoer van materialen – vooral bouwmaterialen – vanuit Limburg en Nederland, en voor de aanvoer van goederen die worden ontscheept in de haven van Antwerpen.

We weten allemaal dat transport over water een gedeeltelijke oplossing kan bieden om de druk op het wegennet te verlichten. In dat kader werd dan ook terecht de vaargeul tussen Schoten en Brecht uitgebaggerd, waardoor kleinere binnenschepen type spits en kempenaar terug kunnen gebruikmaken van het kanaal. Zo een klein binnenschip haalt tien tot vijftien vrachtwagens van de weg !

Werden er nog initiatieven genomen om het kanaal Schoten-Turnhout toegankelijk te maken voor grotere binnenschepen ? Zwaar beladen binnenschepen kunnen op dit traject immers niet varen, en kunnen mekaar niet voorbij. Wat is het effect van de hernieuwde activiteit op de fauna en flora ? Valt deze beroepsvaart te combineren met de vrij intensieve pleziervaart ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, niettegenstaande het feit dat het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Schoten en Brecht sinds jaren niet meer door de beroepsvaart wordt gebruikt omwille van het groot aantal sluizen, heeft de Dienst voor de Scheepvaart er nooit een verbod op beroepsvaart ingesteld.

Voorlopig bestaat er nog beperkte interesse van bedrijven om het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Schoten en Brecht te gebruiken voor beroepsvaart. Dit heeft alles te maken met de groeiende belangstelling voor de binnenvaart als transportmodus ingevolge de toenemende mobiliteitsproblemen bij het wegvervoer.

De Dienst voor de Scheepvaart heeft de knelpunten voor de beroepsvaart in het kanaal tussen Schoten en Brecht geanalyseerd op basis van een proefvaart. Men is tot de vaststelling gekomen dat, mits op een beperkt aantal plaatsen ondiepten in de vaargeul weg te ruimen, beroepsvaart met beperkte diepgang tot 1,90 meter kon worden toegelaten. Deze ondiepten werden ondertussen weggewerkt, en sinds enkele weken kan het varen met deze diepgang in principe zonder hinder gebeuren.

Aangezien het voorlopig maar om één bedrijf gaat dat van deze vaarroute wenst gebruik te maken, en het varen enkel met beperkte snelheid en diepgang mogelijk is, zullen de effecten voor fauna en flora veeleer beperkt zijn.

Voorlopig is er bij de Dienst voor de Scheepvaart geen sprake van om dit kanaal toegankelijk te maken voor grotere schepen dan de kempenaars. De afmetingen van de sluizen en de breedte van het kanaal laten dit immers niet toe. De modernisering van dit kanaal zou, gelet op de huidige trafiek, zeker geen verantwoorde investering zijn.

De combinatie van beroepsvaart en pleziervaart mag op dit kanaal zeker geen probleem stellen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 verbinding Ieper-Veurne N8 – A19

De voorzitter : Aan de orde is de vraag 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 verbinding Ieper-Veurne N8-A19.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, dit is een dossier dat al erg lang aansleept. Al tientallen jaren is er lokaal onenigheid over. Het gaat om één van de beruchte missing links, met name de verbinding van Ieper met de Kust : meer bepaald Sint-Jan – Oostduinkerke, zoals die nu in het gewestplan is ingeschreven.

Er zijn twee soorten argumenten om daar eindelijk een oplossing voor te vinden. Enerzijds is er de drukke, gevaarlijke en storende verbinding van de huidige N8. Anderzijds is er het prachtige gebied – de groene long, de Westhoek, het ramsargebied, het vogelrichtlijngebied en de komgronden in Lampernisse. Rond die elementen speelt zich het hele dossier af, soms te passioneel. Deze regering zou tijdens deze regeerperiode moeten proberen tot een consensus te komen. De antipoden zitten namelijk samen in de regering. Als er nu geen oplossing komt, zal dat nooit gebeuren.

Mijnheer de minister, het dossier kondigt zich echter niet goed aan. Er wordt een soort van brievenbeleid gevoerd. Er zijn drie brieven in de pers verschenen. Een eerste brief van u is gericht aan een federale volksvertegenwoordiger van de CVP uit Ieper. Daarin haalt u een oplossing aan, met name de bypass van Woesten over Boezinge. Daarna zijn er nog twee brieven verstuurd : een van u aan de heer Vande Lanotte en een van minister Van Mechelen aan de heer Ramoudt. De hele zaak is breed uitgesmeerd in de pers en het hek is opnieuw van de dam. Iedereen die had gehoopt dat er eindelijk iets zou gebeuren, vreest dat het debat opnieuw zal verzanden in eindeloze discussies.

Daarom wil ik graag een antwoord op de volgende vragen. Is er eigenlijk een beslissing ? De standpunten zijn niet onverenigbaar. Minister Van Mechelen stelt voor om het tracé zoals het nu in het gewestplan staat, niet te schrappen. U zegt dan weer dat u een beroep zult doen op dezelfde minister om een nieuw tracé uit te stippelen. Houdt u voet bij stuk en kiest u voor de oplossing die door de provinciale commissie wordt vooropgesteld ? Blijft u bij uw eerder aangekondigde beslissing om vanaf 2002 met de werken te beginnen ? In de oplossingen die worden aangehaald, is de bypass slechts een gedeeltelijke oplossing. Hoe ziet de rest van de oplossingen eruit, met name de verbinding vanaf de autosnelweg tot aan Boezinge ? Wat gebeurt er met het afgeleide verkeer naar Diksmuide en met de ring errond ?

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Het zal niemand verbazen dat ik wens tussen te komen. In de eerste plaats zijn de uitlatingen van de federale collega uit Ieper nogal voorbarig. Ook op Focus-televisie heeft hij gezegd dat de minister de doortrekking van de A19 zou hebben geschrapt en dat de bypass er zou komen.

De heer Loones heeft daarnet verwezen naar een beslissing van de provinciale verkeerscommissie. Ik zetelde in de bijzondere verkeerscommissie West-Vlaanderen, waar het voorstel tot het al dan niet aanleggen van een bypass rond Brielen – wat neerkomt op de verbinding van Steenstraat met Woesten – werd verworpen. Het is mogelijk dat de bestendige deputatie van West-Vlaanderen met een ander voorstel voor de dag is gekomen, maar dat druist dan in tegen het advies van de bijzondere verkeerscommissie West-Vlaanderen.

Ter afronding nodig ik iedereen uit op de vergadering van de commissie voor Ruimtelijke Ordening van deze namiddag, waar ik deze vraag ook aan minister Van Mechelen zal voorleggen.

De voorzitter : Mevrouw Tyberghien heeft het woord.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel voor om in deze commissie dringend een infovergadering te organiseren over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de beslissingen dienaangaande. In dat RSV werd hierover een duidelijke keuze gemaakt.

Mijnheer de minister, ik kan er niet genoeg op aandringen om deze beslissing opnieuw over te maken aan alle betrokkenen. Zo kan eindelijk een einde worden gemaakt aan de ellenlange en oeverloze discussies. De beslissing is nu eenmaal genomen, en we moeten ons daarbij neerleggen, ook al werd ze op het gewestplan nog niet uitgevoerd. Als ik dit als verslaggever van deze structuurplanning in mijn streek verklaar, dan stelt men zich daar heel wat vragen bij.

Terloops nog dit : als u mij een brief stuurt, mijnheer de minister, dan loop ik daar niet mee naar de pers. Ook ik heb van u een brief gekregen.

Tot slot heb ik het verslag van de provinciale auditcommissie nagelezen. Wij zijn werkelijk om onze streek bekommerd en willen een doeltreffende oplossing voor de N8. Ik begrijp dan ook niet dat wij nog geen enkele publicatie hebben ontvangen over de aanpassingen van de N8.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Helaas kan ik in Hasselt Focus niet bekijken. Wel kan ik u meedelen dat het regeerakkoord in de aanleg van een aantal missing links voorziet, en uitdrukkelijk bepaalt dat het RSV hiervoor het uitgangspunt is.

Voor de verbinding Ieper-Veurne betekent dit de aanleg van een rechtstreekse verbinding op secundair niveau tussen de N8 en de N38, de zogenaamde bypass. Dit principe werd expliciet opgenomen in het RSV. Voor alle duidelijkheid verwijs ik naar pagina 493, vijfde paragraaf, van het RSV.

In de loop van de vorige zittingsperiode werd het tracé-onderzoek afgerond door de afdeling Ruimtelijke Planning van het Vlaams Gewest. Een tracé-voorstel werd op 7 april 1998 aan de provinciale auditcommissie voorgelegd, die instemde met het voorstel om in een eerste fase een bypass tussen Woesten en Boezinge aan te leggen. In een tweede fase zullen dan de doortochten ten noorden van Woesten op de N8 worden heringericht. In een volgende fase kan werk worden gemaakt van de verbinding tussen het eindpunt van de A19 en de bypass van de eerste fase.

Voor de realisatie van een bypass tussen de N38 ter hoogte van het huidige eindpunt van de A19 en de N8, is een wijziging van het gewestplan noodzakelijk. Deze gewestplanwijziging werd in de loop van de vorige zittingsperiode door de afdeling Ruimtelijke Planning voorbereid en afgerond. Ik zal aan de minister voor Ruimtelijke Ordening voorstellen om het tracé van deze bypass in het gewestplan op te nemen. Het behoort echter tot de prerogatieven van deze minister om een dergelijke gewestplanwijziging op te starten. Bij een gewestplanwijziging dient het tracé, waarin nu nog altijd in het gewest-

plan is voorzien, te worden geschrapt conform de bepalingen van het RSV. Ik verwijs hiervoor naar pagina 485 van het goedgekeurde RSV, dat op dit vlak geen enkele onduidelijkheid laat bestaan.

Indien de werken van openbaar nut worden verklaard, kan volgens de huidige procedure bij de voorlopige vaststelling van het gewestplan, een bouwvergunning voor deze werken worden afgeleverd. In elk geval werd in het ontwerpprogramma 2000-2002 in de aanleg van de bypass voorzien voor het jaar 2002.

Ik hoop hiermee duidelijk te hebben aangegeven dat ik uitvoering geef aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zoals goedgekeurd door de vorige Vlaamse regering en het voltallige Vlaamse Parlement.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : De oplossing die u thans uitwerkt en waarvoor we u alle succes toewensen, is wellicht niet de ideale. Helaas blijkt in deze gelegenheid de ideale oplossing niet te bestaan.

Het is evenwel belangrijk dat er toch iets gebeurt, en ik hoop dan ook dat we daarover niet eeuwig blijven bakkeleien. Ik hoop dat het antwoord dat u ons hebt gegeven, inhoudelijk zal overeenstemmen met het antwoord dat we deze namiddag van minister Van Mechelen zullen krijgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.08 uur.*
