

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

16 maart 2000

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een ring rond Asse

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderhoud van Vlaamse gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het openbaar vervoer tijdens Euro 2000

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van De Lijn binnen het leerlingenvervoer

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middenbermen van autosnelwegen

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 afbraak van Home Fabiola in Oostende

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het conflict van het Zeekanaal met het voorstadsnet Antwerpen in het algemeen en spoorlijn 52 in het bijzonder

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 16 maart 2000

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.03 uur.*

### **Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een ring rond Asse**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Hauthem tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een ring rond Asse.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zou eerst en vooral iets willen rechtzetten. De titel van deze interpellatie stelt dat het over de plannen gaat om rond de gemeente Asse een ring aan te leggen. Het gaat in feite om een ring door de gemeente Asse. Dat is toch een essentieel verschil.

Mijnheer de minister, ik heb deze interpellatie aan u gericht omdat u de minister van Mobiliteit bent. De ring rond Asse heeft uiteraard ook met het leefmilieu en met de ruimtelijke ordening te maken. De essentie van het project betreft echter het oplossen van het mobiliteitsprobleem in het centrum van Asse. Ik heb de interpellatie ook aan u gericht omdat de gemeenteraad van Asse een bepaald tracé heeft goedgekeurd waarvoor de Vlaamse regering haar gewestplannen zal moeten wijzigen.

Ik heb u hier op 26 maart 1999 al een schriftelijke vraag over gesteld. U hebt daar toen op geantwoord dat er in drie fasen een ring rond Asse zou

komen. Het gunstig advies van het gemeentebestuur voor het tracé van die ring heeft bij de bevolking echter voor heel wat commotie gezorgd. Als men de aanpak van het gemeentebestuur van nabij bekijkt, lijkt die commotie me niet onterecht. Het spreekt vanzelf dat u daar niet persoonlijk voor verantwoordelijk bent.

Alvorens tot de kern van de zaak over te gaan, wil ik nog even opmerken dat men steeds het onderscheid tussen de doelstelling en de middelen om die doelstelling te bereiken in het oog moet houden. In dit geval ligt er namelijk een kloof tussen beide elementen.

De doelstelling is het centrum van Asse te ontlasten van het doorgaand verkeer dat uit Brussel komt en in de richting van Aalst en Dendermonde gaat. Niemand kan ontkennen dat het centrum van Asse effectief dicht zit. Mijnheer de minister, u hebt daar onlangs nog een exclusief traject van de buslijnen ingeleid. U hebt de ernst van dit probleem bijgevolg met eigen ogen kunnen vaststellen. Mijns inziens is iedereen het eens met deze doelstelling. Het centrum moet worden ontlast en mag niet langer als louter doorgangsweg worden beschouwd. De vraag is echter of het voorgestelde tracé van die ringwerken het juiste middel is om die doelstelling te verwezenlijken. Ik denk het eerlijk gezegd niet.

Het gaat niet om een ring rond, maar om een ring door Asse. Mijnheer de minister, indien u dit voorstel overneemt, zit u gewrongen met uw eigen Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het structuurplan streeft wat de woonfunctie betreft naar inbreiding. Dit is op zich uiteraard niet slecht, maar een ring door het centrum van Asse zou die woonfunctie min of meer uitschakelen.

Men wil het verkeer van Brussel naar Aalst en Dendermonde omleiden. Het tracé zou in drie fasen worden aangelegd. De eerste fase, namelijk

### Van Hauthem

het tracé van het station naar Mollem, zorgt niet echt voor problemen. Het industrieterrein van Mollem bestaat al lang en moet hoe dan ook worden ontsloten. Nu moeten alle vrachtwagens voor dit industrieterrein door het centrum van Asse. Iedereen is het erover eens dat dit niet langer houdbaar is. De tweede fase betreft de omleiding naar Aalst en Dendermonde. De derde en cruciale fase betreft het verbinden van de N9 met de Edingssteenweg. Deze verbinding zal het mobiliteitsprobleem in Asse niet oplossen, maar integendeel vergroten.

Het voorliggende tracé zal een enorm aanzuigefect hebben. Enig lobbywerk van het bedrijfsleven is hier zeker niet vreemd aan. Bedrijven die bijvoorbeeld in Kobbegem zijn gevestigd, zitten dicht bij de compleet dichtgeslibde ring rond Brussel. Deze nieuwe ring zou voor hen een oplossing betekenen. Ze zouden dan via Asse naar Ternat kunnen rijden en daar de E40 nemen en vice versa. Het overnemen van het voorgestelde tracé zou – kort samengevat – neerkomen op het creëren van een geïnstitutionaliseerde sluipteg.

Het kan niet de bedoeling zijn de problemen van de ring rond Brussel te verplaatsen naar deze nieuwe ring rond Asse. Dit voorgestelde tracé in drie fasen zou de vooropgestelde doelstelling niet verwezenlijken. Het zou het probleem enkel nog verergeren en het centrum van Asse nog onbereikbaar maken dan het nu al is. Het is toch de bedoeling het centrum bereikbaar te maken. Ik heb daarnet gezegd dat het gemeentebestuur deze zaak bijzonder slecht heeft aangepakt. U bent daar niet voor verantwoordelijk, mijnheer de minister, maar het verzet is op gang gekomen omdat het gemeentebestuur nagelaten heeft de bevolking correct te informeren.

Men heeft het openbaar onderzoek dat in het decreet is voorzien in het geniep willen voeren tot een aantal mensen daar toevallig op uitkwamen. Daarom kwam er een verzet op gang. Er bestaat nu een actiecomité waarvan ik politiek gezien niet het verlengstuk ben, noch de woordvoerder. Het actiecomité doet wat het denkt te moeten doen, maar de uiteindelijke beslissing ligt bij de Vlaamse regering en bijgevolg mogen wij haar daarover interpellieren. Ik wens niet te worden aanzien als het politiek verlengstuk van dat actiecomité.

Het betreft hier geen nimby-comité. Mijnheer de minister, het probleem is dat deze mensen zeer duidelijk alternatieven hebben voorgesteld, die meer

tegemoet komen aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk de doorgang door Asse. Het verkeer zou ontlast worden voor mensen die vanuit Brussel richting Aalst-Dendermonde willen rijden. Het gemeentebestuur heeft daar niet naar geluisterd en heeft dit tracé doorgevoerd tegen de wil in van onder meer dat comité, dat niet 10 mensen vertegenwoordigt, maar een groot deel van de bevolking.

Mijn vraag, mijnheer de minister, is zeer concreet. Ik weet dat het dossier nog naar de regionale commissie voor advies moet worden doorgestuurd. Dan pas zal het op tafel komen bij de Vlaamse regering. Maar als dit tracé er zou komen, zullen de problemen niet worden opgelost, maar nog worden verergerd. Bent u bereid, mijnheer de minister, om de alternatieven te bekijken en met de gemeente en alle mogelijke gesprekspartners rond de tafel te zitten om ervoor te zorgen dat de doelstelling wordt bereikt? Is de Vlaamse regering bereid naar alternatieven te zoeken?

**De voorzitter** : De heer Platteau heeft het woord.

**De heer Stefaan Platteau** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik woon in deze buurt en volg de situatie reeds jaren. Ik pleit noch voor de visie van het gemeentebestuur, noch voor de visie van de alternatieve groepen. Ik wens enkel een paar opmerkingen te maken die misschien kunnen bijdragen tot een oplossing.

Toen de Brusselaars in de jaren vijftig naar de kust wilden rijden, toen reeds in grote getale, deden ze dit via de oude weg Asse-Aalst-Gent. Men sprak niet van een flessenhals in Aalst of Gent, maar wel over die van Asse. Een eerste project ontstond in 1955. Er is dus een halve eeuw getreuzeld om het probleem op te lossen. Ik ben van oordeel dat er nu een oplossing moet komen, maar dat ze niet ondoordacht moet worden doorgevoerd. Enige reflectie is zeker nodig en andere mogelijkheden moeten worden onderzocht.

Ik ga akkoord met de heer Van Hauthem dat er drie fasen zijn. Over fase 1 is iedereen het eens. Mollem moet worden ontsloten, daarover bestaat een algemene consensus. Het zal wat scherven met zich meebrengen, maar de mensen aanvaarden dit. Veel mensen trachten Asse te vermijden omdat de situatie daar moeilijk is. De handelaars, de bewoners, iedereen heeft het er moeilijk. In de verschillende bestaande plannen zie ik goede en slechte elementen. Veel argumenten staan diametraal tegenover elkaar. Ik vertrouw erop dat de minister de situatie nog in zijn geheel zal bekijken en er een

## Platteau

adequate oplossing zal aan geven, want die is – zeker op het financiële vlak – broodnodig. De zaken moeten ook planologisch en verkeerstechnisch worden onderzocht. Ook de hinder voor de omwonenden is een belangrijk aspect. Of die ring nu door of rond Asse wordt aangelegd, maakt in dat verband niet uit : die ring zal hinder met zich meebrengen.

Er is een alternatief : de uitwijking tot aan het punt wat we ‘de Wijndruif’ noemen. Dat alternatief moet grondig worden onderzocht. Ik geef toe dat ook dat alternatief problemen oplevert. Niemand heeft de wijsheid in pacht. Er zijn hoe dan ook serieuze problemen. Ik beklaag eigenlijk de minister die de knoop moet doorhakken, en ik zal hem bewonderen als hij dat goed doet.

Ik vraag de minister vandaag om uitleg te geven over de timing van de drie fasen. Ik hoop dat de drie fasen zullen worden afgewerkt, welke oplossing er ook uit de bus komt. Verder wil ik weten hoeveel de drie fasen zullen kosten. Als mijn informatie juist is, is er geen heldere kostenbatenanalyse beschikbaar. Men zegt me dat de uitvoering van de drie fasen ertoe zal leiden dat vijftig woningen moeten verdwijnen. Is dat juist ?

Ook wil ik de minister vragen om deze zaak in al zijn aspecten grondig te onderzoeken. Alle partijen hebben valabele argumenten. Het regionaal comité voor advies moet de zaak alleszins nog onderzoeken. De heer Van Hauthem heeft dat ook benadrukt. Werkelijk alles moet worden onderzocht. Het is een moeilijke zaak. Er zullen brokken worden gemaakt, en er zullen mensen worden ontgooid. Ik vertrouw erop dat de minister dat grondig zal doen, en ons over de afwikkeling van de zaak de nodige informatie zal bezorgen.

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit probleem sleept al lang aan. Al twintig jaar praat men over de aanleg van een ringweg om het verkeer door het centrum te ontlasten. 's Ochtends en 's avonds slijbt het verkeer dicht : de ene keer in de richting van Brussel, de andere keer van Brussel weg. 's Nachts is die weg door het centrum zo ongeveer een autosnelweg. Er moeten oplossingen komen.

Vooreerst wil ik opmerken dat de bewoners de indruk hebben dat ze weinig worden betrokken bij

het uitwerken van een oplossing. Ze krijgen weinig informatie en ze worden van het kastje naar de muur verwezen. Als ze zich tot de gemeente richten, zegt men hen dat het om een gewestweg gaat die onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap valt. De Vlaamse Gemeenschap zegt hen echter de gemeentelijke autonomie te willen respecteren. De burgers leven in onzekerheid over het tracé.

We willen het debat niet voeren over de keuze van het juiste tracé. Volgens ons is een ringweg gewoon overbodig. Welk tracé er ook wordt gekozen, een ringweg zal landbouwgebied bedreigen en waardevolle valleien doorkruisen. Water stroomt naar beneden, en die valleien spelen daar een belangrijke rol in. De effecten van zo een aanleg op de waterhuishouding zijn dus niet te onderschatten. Verder is er het punt van de verkeersveiligheid. Vandaag beschikken de bewoners om de 150 meter over een relatief veilige oversteekplaats. Met een ringweg zal dat niet het geval zijn. Er zullen ook vier nieuwe, gevaarlijke kruispunten worden gecreëerd. Een derde belangrijk punt is het feit dat de ringweg geen missing link is. We vinden bijgevolg dat er geen nood is aan nieuw beton. We dringen er daarom op aan om op dit vlak het regeerakkoord te respecteren.

Hoe zit het met de mobiliteit ? Volgens een studie zou in 2010 het aantal personenauto's dat door het centrum van Asse rijdt met ongeveer 10 procent toenemen. Het aantal vrachtwagens zou met 60 procent stijgen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet er in de eerste plaats op gericht zijn de stijging van dat autoverkeer af te remmen en onmogelijk te maken. We moeten die groei voorkomen, en niet maatregelen nemen om die groei in de hand te werken. Iedereen weet dat nieuwe wegen ook nieuw verkeer aantrekken. We schuiven het probleem op die manier gewoon voor ons uit. We verplaatsen het probleem, zowel in de tijd als ruimtelijk : na korte tijd zullen die nieuwe wegen ook dichtslibben, en zal het probleem zich dus enkele honderden meters verder voordoen.

Mijnheer de minister, er is een echt probleem, en er moet dus iets gebeuren. Wat zijn de alternatieven ? We stellen voor om de mensen die van Aalst en Dendermonde naar Brussel pendelen, aan te moedigen om het openbaar vervoer te gebruiken. Dat ligt in de lijn van uw beleid. De frequentie en de kwaliteit van dat openbaar vervoer moeten toenemen. Men zou ook de activiteiten van De Lijn in Asse kunnen beschouwen als één zone. Andere maatregelen zouden erin kunnen bestaan vrije busbanen te creëren met comfortabele bushaltes.

**Glorieux**

Daarbij zou het GEN zijn rol vervullen om de mobiliteit van en naar Brussel te verbeteren zonder nieuwe wegen aan te leggen en om aan het vrachtverkeer tijdens de spitsuren het verbod op te leggen door Asse te rijden. Er zou eveneens een consequenter handhavingsbeleid inzake fout parkeren kunnen worden toegepast in het centrum van Asse, enzovoort. Er zijn dus tal van maatregelen die kunnen bijdragen tot een oplossing van het probleem en beter aansluiten bij een duurzaam mobiliteitsbeleid dan het andermaal storten van nieuw beton.

Langs de N9 tussen Asse en Walfergem kan men overal affiches zien hangen met de slogan 'Genoeg gerammel'. Deze slogan is gericht tegen het lawaai van het versleten wegdek dat de bewoners dag en nacht terroriseert. Zou het derhalve niet beter zijn de beschikbare middelen aan te wenden voor het herstel en het verbeteren van het wegdek dat er al ligt ?

**De heer Eric Van Rompuy :** Mijnheer Glorieux, u maakt deel uit van een regeringspartij. Wilt u met uw tussenkomst zeggen dat uw fractie zich bij een wijziging van het gewestplan Vlaams-Brabant met hand en tand tegen elke vorm van een ringweg zal verzetten ?

**De heer Eloi Glorieux :** Zoals het binnen deze regering de gewoonte is, mogen we allemaal onze standpunten verkondigen en zal in gemeenschappelijk overleg worden beslist wat er zal gebeuren. *(Gelach – Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

**De voorzitter :** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit dossier sleept nu al heel lang aan. De voorbije jaren werd niet alleen door het gemeentebestuur van Asse, maar ook door alle betrokkenen uit de regio – bedrijfsleiders, winkeliers, sociaal-culturele groeperingen, enzovoort – hard naar een oplossing gezocht.

De kabinetschef, de heer Van Melkebeke kan getuigen hoe er onder voormalig minister Baldewijns bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door iedereen op een oplossing werd aangedrongen. Voormalig minister Baldewijns stelde toen terecht dat hij daar enkel over wou discussiëren indien er eerst een globale visie en een mobiliteitsplan zou zijn. Een ontsluiting van

het industrieterrein van Mollem zonder globale visie was voor hem bijvoorbeeld uitgesloten.

In 1999 werd het mobiliteitsplan voor de gemeente Asse goedgekeurd. Asse was trouwens de eerste gemeente die een dergelijk plan kon voorleggen. U kunt dus niet zeggen dat het gemeentebestuur van Asse geen oog heeft gehad voor het mobiliteitsprobleem. Er zijn maar liefst 54 vergaderingen geweest met technici en hogere besturen om dat plan tot stand te brengen. Daarnaast zijn er tal van studies geweest, waaronder het Structuurplan Asse 82, het rapport-Vaerendonck, het rapport Ontsluiting Mollem 93, het Commercieel Strategisch Plan 1997, het Mobiliteitsplan 1999 en de startnota van het Structuurplan 1999.

De grote verdienste van het gemeentebestuur is dat het zijn nek heeft durven uitsteken. Gelet op de complexiteit van het dossier durft het na al die moeilijke jaren eindelijk de elementen op tafel gooien die kunnen leiden naar een oplossing, al was het maar een partiële. Eindelijk wordt een voorstel geformuleerd om de doelstellingen van de ring – kleinschaligheid, een nauwe aansluiting bij het centrum, een minimale landschappelijke hinder, de doorbreking van de lineaire structuur en een maximale benutting van de bestaande lineaire wegenstructuur – na te streven.

Ik ontken niet dat er communicatieproblemen waren, maar wat de heer Platteau – aan wie ik wil herinneren dat de VLD in Asse deel uitmaakt van het gemeentebestuur – verklaarde, vind ik in de huidige stand van het dossier niet moedig. Het gemeentebestuur heeft tenminste de moed zijn nek uit te steken. Er zijn geen alternatieven en het voorstel van de heer Glorieux om het probleem via het openbaar vervoer op te lossen, houdt weinig steek. *(Opmerking van de heer Eloi Glorieux)*

Ik kijk dan ook vol verwachting uit naar het antwoord van de minister.

Maar dat men nu zijn nek heeft uitgestoken, dat er nu een voorstel is, vind ik een verdienste. Mijnheer Van Hauthem, het is al te gemakkelijk om nu op de kar te springen.

**De voorzitter :** De heer Platteau heeft het woord.

**De heer Stefaan Platteau :** Ik zou aan de heer Van Rompuy willen zeggen dat ik vragen heb gesteld over de timing, over de kosten en vooral in verband met de informatie. U zegt dat men niet moet proberen van vandaag op morgen een oplossing door te drukken. Ik heb gevraagd om alle argu-

## Platteau

menten, pro en contra, en van de verschillende groepen, naast elkaar te leggen. Voor het overige heb ik vertrouwen in de minister.

**De voorzitter** : De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem** : Ik zou de heer Van Rompuy enkel het volgende willen zeggen. Het is te gemakkelijk om te zeggen dat ik op de kar spring. Mijn opmerking staat los van het feit of Asse een CVP-burgemeester heeft of niet. Ik stel vast dat het gemeentebestuur heeft gefaald, en zelfs heeft nagelaten de burger te laten weten dat het openbaar onderzoek bijna was afgelopen. Toen de burgemeester in december om zijn mening werd gevraagd, wist hij nauwelijks waar het over ging. Men heeft het openbaar onderzoek laten passeren zonder enige inspraak.

Ik ben ervan overtuigd dat deze situatie nooit zou zijn ontstaan indien er meer informatie, contact en debat was geweest. Als dit tracé wordt behouden, dan wordt dit geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem in Asse, maar dan wordt dit een gigantische sluipweg die niets zou oplossen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de stelling die vaak wordt aangehaald als bezwaar tegen het huidig tracé van de ringweg om Asse, is het onderzoeken van alle mogelijke alternatieven. Hier volgt een overzichtslijst van studies en rapporten uit het verleden die wijzen op de noodzaak van een kleinschalige rondweg rond Asse. Het gaat over het Structuurplan Asse 1982, het rapport Ontsluiting Mollem 1993, het rapport Vaerendonck 1994, het Commercieel Strategisch Plan 1997, de Verkeerstechnische Onderbouwing Ringweg Asse 1999, het Mobiliteitsplan 1999 en de Startnota Gemeentelijk Structuurplan 1999.

Uit al deze studies blijken de volgende – en ik benadruk het woord – aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn gesteund op de resultaten van verkeersstellingen, herkomst-bestemmingsonderzoek, enquête vrachtwagenverkeer, ruimtelijke evaluatie, enzovoort. Het ruimtebeslag bij de aanleg van een kleine ring is uiteraard kleiner dan bij de aanleg van een grote ringweg. Het verlies van open ruimte blijft beperkt, en vooral de vallei van de Putberg blijft min of meer onaangeroerd. Daar staat tegenover dat deze ringweg kort aansluit bij de bebouwing en op die manier een barrière vormt tussen

de bebouwing in het centrumgebied en de uitlopers van die bebouwing langs de Prieelstraat. De aanleg van een grote ringweg neemt meer ruimte in beslag en zal een snijding van het valleigebied van de Putberg veroorzaken.

Ten tweede laat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in geen geval een grootschalige ring toe, omwille van de bijkomende aanzuigkracht van verkeer en omwille van een goede ruimtelijke ordening. Als men een beetje realisme aan de dag legt, kan men maar tot één mogelijke conclusie komen. De kleine ringweg scoort beter op een aantal punten. De kleine ringweg wordt meer gebruikt voor het halfdoorgaand verkeer. De drukte in het centrum vermindert sterker dan bij de andere alternatieven. De aantrekking van extra verkeer is het kleinste.

De drie fases van de ringweg zijn noodzakelijk. Zonder aanleg van de derde fase, namelijk de aansluiting van de N9 Aalst-Brussel met de N285 Asse-Edingen, zal de verkeersdruk in het centrum nog niet opgelost zijn. De aantrekking van extra verkeer op de relatie Brussel-Aalst en van Ternat en Brussegem zal groter zijn bij de grote ringweg. Bovendien is het gebruik van de kleine ringweg interessanter voor lokaal verkeer dat op die manier het kruispunt van de Nieuwstraat vermijdt.

Iedereen is het erover eens dat niet alle problemen zullen zijn opgelost. De doorstroming op de N9 tussen de ringweg en het kruispunt van de Wijn-druif blijft inderdaad een probleem. Het gabarriet is hier echter groter dan in het centrumgedeelte. Door de aanleg van een grote ringweg zal de aantrekking van extra verkeer groter zijn waardoor de problemen aan de Wijn-druif nog zouden toenemen. Dat is misschien het allerbelangrijkste in dit verhaal. Het onderzoek naar alternatieven is dus al gebeurd, maar men wekt steeds de indruk dat er niet gezocht is naar alternatieven. De gemeenteraad en de provincie hebben gunstig advies gegeven inzake het voorgestelde tracé op het gewestplan. De gewestplanwijziging – en daar heeft de heer Van Hauthem ook al naar verwezen – valt echter onder de bevoegdheid van minister Van Mechelen die bevoegd is voor Ruimtelijke Ordening.

Concreet gesproken – en ik reageer hierbij op de opmerking van de heer Platteau – denk ik dat er in het fysisch programma in 120 miljoen frank is voorzien. Ik betwijfel of dat voor de drie fases geldt, maar zeker ben ik daar niet van. Ik kan dat laten opzoeken en u dat later nog meedelen.

**Stevaert**

Nu staan we voor de kwestie van het gewestplan. Daarover zal nog een debat volgen. Iedereen erkent het probleem en zegt dat er twee mogelijke oplossingen zijn en dat er een keuze moet worden gemaakt, maar eigenlijk is er maar een mogelijke oplossing. Ik kan niet garanderen dat dat een rimpelloze oplossing is. Ik baseer me op de aanbevelingen. Een grote ringweg op die plaats is echter een onhaalbare kaart. Er komt dus een kleine ringweg of helemaal geen ringweg.

**De voorzitter** : De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem** : Het antwoord van de minister was duidelijk en ontgoochelend tegelijk. Er komt blijkbaar een kleine ringweg of geen ringweg. Alles staat of valt met de derde fase, waar men in een aansluiting voorziet met de steenweg Asse-Edingen richting Ternat. Zo creëert men een sluiptweg tussen de ring om Asse en de E40 in Ternat. Daarmee lost men het probleem niet op.

De minister erkent het probleem van Asse, maar hij verwerpt bij voorbaat alle alternatieven voor een kleine ringweg. Dat is ontgoochelend voor iedereen die creatief mee zoekt naar een oplossing. Het gaat niet om mensen met onteigeningsangst of om mensen die zich laten leiden door een nimby-syndroom. Het gaat om mensen, onder wie een aantal verkeersdeskundigen, die een oplossing willen. Zij krijgen nu de boodschap dat de kleine ringweg te nemen of te laten is.

**De voorzitter** : De heer Platteau heeft het woord.

**De heer Stefaan Platteau** : De minister heeft in verband met de kostprijs een cijfer genoemd. Geldt dat voor één fase of voor de drie fasen ? In de nabije toekomst moeten we toch precies kunnen weten wat het project zal kosten, opgesplitst over onteigeningen, bouwwerken et cetera.

Ook over de timing verkeren we nog in het ongewisse. Kan de minister daar al meer duidelijkheid over verschaffen ?

Over de keuze tussen de alternatieven voel ik me enigszins gerustgesteld. Blijkbaar is alles grondig onderzocht en blijft verder onderzoek mogelijk als een nieuw aspect zou opduiken. De argumenten van de verschillende partijen verdienen het om ernstig genomen te worden.

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Er komt dus een kleine ringweg of geen ringweg. Dat die laatste mogelijkheid openblijft, verheugt ons. Wij zijn niet gekant tegen de eerste fase, maar blijkbaar werkt men met een alles-of-niets-scenario. In dat geval pleiten we voor de niets-oplossing, helemaal geen ringweg dus.

**Met redenen omklede moties**

**De voorzitter** : Door de heer Van Hauthem, door de heer Decaluwe en door de heer Glorieux werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderhoud van Vlaamse gewestwegen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderhoud van Vlaamse gewestwegen.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijn vraag werd ingegeven door een recent voorval, met name het plotse gat op het viaduct van Gent. Dat is een overduidelijke illustratie van de slechte toestand van onze wegen en bruggen.

De dienst Wegen en Verkeer van Oost-Vlaanderen vreest dat het niet bij dat ene geval zal blijven. Ingenieur Michiel Callens, districtsverantwoordelijke van deze dienst, een man met dertig jaar ervaring, laat een waarschuwing horen. De brug werd eind jaren '60 gebouwd. Het zou hem verwonderen mocht de E17 het enige probleemgeval zijn.

De regionale pers lijkt hem gelijk te geven in zijn sombere prognoses. Ik citeer een aantal koppen.



## Decaluwe

'Abnormale winter scheurt het wegdek open.' Een ander citaat van een paar dagen geleden luidt als volgt : 'ochtendfile door kapotte voeg'. In de richting van Nederland was het asfalt afgebrokkeld, zodat vrachtwagens tegen de voeg opreden en het kunstwerk zwaar dreigden te beschadigen. De heer Glorieux heeft het daarnet nog over een gelijkaardig geval in de omgeving van Asse gehad. De lijst met dergelijke voorvallen is alleszins zeer lang.

Mijnheer de minister, ik wil ook concreet op uw politieke verantwoordelijkheid ingaan. Bij de bespreking van de begroting 2000 en in de memorie van toelichting stellen wij al drie jaar vast dat de minister niet over voldoende middelen beschikt voor het structureel onderhoud en het herstel van de bruggen. Bij de vorige begrotingsbespreking hebben we het nog over het exacte tekort gehad. Er is met andere woorden al jarenlang onvoldoende geld om die belangrijke problematiek op te vangen. Het gat in het wegdek te Gent had echter tot een instorting kunnen leiden. Indien hierbij een dode was gevallen, had u, mijnheer de minister, kunnen opstappen of uw geloofwaardigheid verliezen. De CVP-fractie zal hier unaniem op blijven hameren. (*Opmerkingen van de heer Johan Malcorps*)

Wij hebben dit tijdens de vorige legislatuur ook gedaan, mijnheer Malcorps. Een van uw partijleden heeft daarnet nog een warm pleidooi gehouden voor het onderhoud van het wegennet.

De begroting vermeldt voor het lopende jaar 2,1 miljard frank voor het structureel onderhoud. De administratie Wegen en Verkeer schat echter dat jaarlijks 3,5 miljard frank nodig is om een verdere degradatie van het wegennet te stoppen en dat 5 miljard frank nodig is om de achterstand in een periode van tien jaar in te halen. De toestand van het wegennet degradeert elk jaar. In de periode 1991-1992 bedroeg de totale onderhoudsbehoefte 17,8 miljard frank. In de periode 1997-1998 was dit bedrag al tot 20,6 miljard frank opgelopen.

Mijnheer de minister, u bent ongetwijfeld op de hoogte van dit probleem. Ik heb tijdens een vorige discussie naar het intern rapport van de heer Hellevén verwezen. Dit rapport stelt dat er beterschap op komst is en dat Vlaanderen zelfs een Europese prijs heeft gewonnen voor het onderhoud van de wegen. Ik heb dit laten navragen. Vlaanderen heeft die prijs niet ontvangen.

Mijnheer de minister, ik wil u drie concrete vragen over deze belangrijke problematiek stellen. Kunt u mij een overzicht geven van de actuele noden inzake het onderhoud van wegen en bruggen ? Men kan niet elk ingrijpen uitstellen tot er weer iets instort. Wat is de planmatige aanpak van deze problematiek en waar bevinden zich de concrete middelen voor de realisatie van die aanpak ? Wanneer, waarmee en waarom is het viaduct te Gent onderzocht en wat waren de resultaten van dit onderzoek en het hieropvolgende advies ? Ik heb de problemen in het Gentse in december 1999 zelf al voorspeld. Mijn woorden waren nog niet koud of de problemen deden zich al voor.

Verschillende mensen van Openbare Werken hebben me laten weten dat dit voorval hen niet verbaast en dat dergelijke gevallen zich in elke provincie van het land nog zullen voordoen. De regering moet dan ook de nodige middelen vrijmaken om de degradatie van het Vlaamse wegennet te stoppen. Het spreekt vanzelf dat ik het hier enkel heb over de Vlaamse gewestwegen. Er zijn ook ernstige problemen met gemeentewegen, maar deze wegen vallen nu eenmaal buiten de bevoegdheid van de minister.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, tegen mijn gewoonte in, wil ik mijn antwoord door een suggestie aan deze commissie laten voorafgaan. Ik ben bereid om een technisch antwoord te geven op de vraag van de heer Decaluwe.

De foute sfeer die hij constant schept, zit mij echter hoog. Hij heeft het over een degradatie van de Vlaamse wegen. Sinds ik minister ben, is op dat vlak een inhaalbeweging ingezet. Ik stel voor dat de hier aanwezige ambtenaar binnen enkele maanden een rapport indient waarin hij de verantwoordelijkheden haarfijn en in volle objectiviteit uitbeent. Uit dit rapport zal blijken dat er geen verdere degradatie, maar een inhaaloperatie bezig is.

Er is wel een gigantische achterstand die gedurende tientallen jaren is opgebouwd. Sinds ik voor het onderhoud van de wegen ben bevoegd, is er echter een inhaaloperatie aan de gang. We kunnen misschien een onderzoekscommissie oprichten om te achterhalen waarom de wegen vroeger zijn gedegradeerd. Men kan het stopzetten van die degradatie wiskundig vaststellen. Die inhaaloperatie moet echter worden versneld. Het staat alleszins vast dat er ooit onverantwoorde mensen het wegennet hebben laten degraderen.

**Stevaert**

Ik stel voor dat we de ambtenaar dit rapport op een neutrale manier naar voren laten brengen. Aan de hand van de ontleding van dat rapport kunnen we vervolgens een programma opstellen om de degradatie tegen te gaan en de inhaaloperatie te realiseren. Momenteel worden de zaken hier alleszins totaal fout voorgesteld.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, ik neem het niet dat u mij van sfeerschepping beschuldigt. Mijn uitspraken zijn citaten uit een rapport van uw bloedeigen administratie dat zwart op wit stelt dat de Vlaamse wegen momenteel degraderen. Ik hoop dat de aanwezige ambtenaar hier hetzelfde zegt als andere ambtenaren in de pers. (*Opmerkingen*)

Indien u vraagt naar een onderzoek, ga ik daarmee akkoord. Het parlement moet desnoods een onderzoekscommissie in het leven roepen. De betrokken ambtenaren mogen dan echter niet door het kabinet worden beïnvloed. Mijnheer de minister, ik ben het namelijk beu dat uw kabinet ambtenaren onder druk zet om bepaalde verklaringen niet af te leggen en om bepaalde rapporten als achterhaald af te doen. Het rapport waaruit ik heb geciteerd, dateert van medio 1999. Het is met andere woorden nog geen jaar oud. U kunt mij niet wijsmaken dat het probleem op een jaar tijd is opgelost. U had in 1999 de beschikking over 3,1 miljard frank voor het structureel onderhoud. In de begroting voor 2000 is hiervoor nog slechts 2,1 miljard frank ingeschreven. Wij hebben dit tijdens de begrotingsbesprekingen ook al opgemerkt. Dit is duidelijk geen inhaaloperatie.

De harde realiteit is dat u liever middelen bij het structureel onderhoud weghaalt om ze uit te delen. Indien u vragende partij bent voor de oprichting van een onderzoekscommissie, dan zijn wij dit ook. Desnoods zullen wij een interpellatie indienen en de oprichting van die onderzoekscommissie met een motie afdwingen.

**De voorzitter** : Ik stel voor dat we terugkeren naar de essentie van de vraag. Een onderzoekscommissie zou ons makkelijk 50 jaar terug kunnen leiden.

**De heer Carl Decaluwe** : Dit zal in verband met de heer Lumumba ook het geval zijn.

**De voorzitter** : Ik stel toch voor dat we terugkeren tot de essentie van wat ons heden bezighoudt. Het is in dit geval belangrijker om naar de toekomst te

kijken dan naar het verleden. Een structureel onderzoek zou ons ook naar de andere kant van de taalgrens leiden en ik meen te hebben begrepen dat deze regering die polemieken niet wenst te voeren. We kunnen bijgevolg beter naar de toekomst kijken en proberen oplossingen voor dit probleem te vinden.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik doe niet aan verdachtmakingen, ik citeer constant uit rapporten.

**De voorzitter** : We kunnen ons beter beperken tot de essentie van de problemen die ons vandaag bezighouden en dit morgen wellicht nog steeds zullen doen.

**Minister Steve Stevaert** : Ik stel voor dat de heer Helleven zijn rapport hier komt voorstellen. De verbetering van de Vlaamse wegen zal uit die voorstelling blijken. Vervolgens kunnen we discussiëren over de snelheid van de inhaaloperatie. Ik verzet me alleszins tegen het beeld dat de Vlaamse wegen constant verslechteren. Er is een verbetering aan de gang. Elke aannemer zal dit willen bevestigen.

Inzake het structureel onderhoud van de eigenlijke weginfrastructuur, is in het rapport rationeel wegenonderhoud Vlaanderen van de afdeling Wegenbouw van de administratie Wegen en Verkeer de noodzaak van een inhaalbeweging van 13,8 miljard frank aangetoond. Dit bedrag is nodig om de veiligheidsparameters stroefheid en dwarsvlakheid en om de comfortparameters langsvlakheid en visuele inspectie boven een bepaalde interventiedrempel te brengen en te houden. Op dat moment zal men de toestand als goed of zeer goed kunnen bestempelen. Het structureel onderhoud van de bruggen wordt afgeleid uit regelmatige inspecties. De prioriteitsbepaling berust op de hierboven beschreven lijst van prioritaire kunstwerken.

Met betrekking tot de planmatige aanpak van de onderhoudsachterstand, verwijs ik naar het indicatief meerjarenprogramma dat aan het Vlaams Parlement is meegedeeld. De bedragen voor structureel onderhoud die hierin zijn opgenomen, houden geen rekening met het structureel onderhoud, dat wordt gerealiseerd bij het uitvoeren van andere werken zoals het herinrichten van wegvakken buiten de bebouwde kom, doortochten en dergelijke.

Door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap beheerde kunstwerken zoals bruggen, tunnels, viaducten en keermuren worden systematisch geïnspecteerd volgens de richtlijnen van het dienstorder LI93/50 van 1 juli 1993. Indien de noodzaak zich voordoet, worden de driejaarlijkse algemene inspecties gevolgd door bijzondere inspecties met

## Stevaert

een gespecialiseerd karakter. Het beheerscentrum van de kunstwerken adviseert al deze inspecties.

Hieruit wordt een lijst van prioritaire kunstwerken afgeleid. Sedert een drietal jaren worden deze kunstwerken systematisch opgenomen in het programma van het volgende begrotingsjaar. Op dit ogenblik bevat de lijst 28 kunstwerken in eerste prioriteit voor het jaar 2000. Dit aantal is van dezelfde orde van grootte als de voorgaande jaren. Wat de bedragen betreft waarin jaarlijks wordt voorzien voor het structureel onderhoud van kunstwerken, verwijs ik eveneens naar het indicatief meerjarenprogramma.

Het viaduct in Gent werd in 1969 gebouwd door de toenmalige intercommunale E3. Na het opheffen van deze intercommunale werd het opgenomen in het bestand van het ministerie van Openbare Werken. Daar onderging het in 1987 een eerste algemene inspectie. Deze eerste inspectie ging eind 1987 gepaard met een bijzondere inspectie van de staat van de brugdekplaat in een welbepaalde zone van het viaduct. Het advies van begin 1988 vermeldt na een ultrasoon onderzoek, sclerosemeterproeven en kernboringen, dat de dichtingslaag defect was en dat de aanhechting tussen het beton, de breedplaat en het ter plaatse gestort beton ontbrak binnen deze zone. Het advies luidde dat de schade lokaal moest worden hersteld en dat bij de volgende inspectie bijzondere aandacht zou gaan naar het vastgestelde fenomeen.

Een tweede inspectie die in het najaar van 1990 werd uitgevoerd op een andere plaats in het viaduct bevestigde de conclusie van de voorgaande inspectie. Hierbij werd geadviseerd de brugbedekking te vervangen. Daarbij zou lokaal slecht bevonden beton worden uitgedreven en vervangen. Dergelijke werken zijn plaatselijk gebeurd in het begin van de jaren negentig richting Antwerpen en in het midden van de jaren negentig richting Kortrijk. Bij de heraangelegde bekleding van de rijstrook werd aan de bovenkant van de brugdekplaat geen schade vastgesteld.

Bij de algemene inspectie van 1997 werd het gebrek aan hechting tussen de twee samenstellende betonlagen bevestigd. Er werd voorzien in een bijzondere inspectie bij het vrijmaken van de bovenkant van de brugdekplaat, bij de vernieuwing van de volledige brugbedekking. Dit is voor dit jaar gepland in het kader van het wegwerken van spoorvorming in de rijrichting van Kortrijk. Deze bijzondere inspectie wordt uitgebreid tot de totale opper-

vlakke van het viaduct, namelijk 17.000 vierkante meter. We kunnen hier technisch dieper op ingaan.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Het heeft weinig zin te spreken over technische aspecten. Ik begrijp sommige dingen niet. U spreekt van systematische inspectie. Maar als alles zo goed verloopt, hoe kan er dan zo plotseling een gat in het wegdek ontstaan ? Blijkbaar is dit niet enkel gebeurd in het viaduct te Gent, maar ook in Antwerpen en elders. Ofwel moet deze inspecties in aantal worden opgevoerd, ofwel is er iets anders aan de hand.

Verder spreekt de minister over een behoefte aan financiële middelen van 13,8 miljard frank. Deze cijfers kan ik niet plaatsen. Het rapport van mei 1999 van de heer Helleven van de administratie situeert de behoefte op 20,6 miljard frank. Ik stel vast dat ook ten tijde van uw voorganger, de heer Baldewijns, de middelen voor structureel onderhoud in 1999 slechts onder druk van de CVP-fractie in de plenaire vergadering met 1 miljard frank werden verhoogd. De cijfers kloppen niet. Wij zijn vragende partij om in een open debat over die cijfers te discussiëren.

Tot slot wilde ik graag van de minister weten hoe zulke gaten in het wegdek kunnen ontstaan ondanks het feit dat er toch zeer systematisch wordt gecontroleerd.

**Minister Steve Stevaert** : Ik neem het niet dat men die cijfers niet als de juiste aanvaardt. Ik dring aan dat het rapport wordt toegelicht door de administratie. Ik wens dat iedereen zich neerlegt bij deze cijfers, of ze nu in de ene dan wel in de andere richting wijzen. Ik ben bereid om er mij in welke richting dan ook bij neer te leggen. Ik hoop dat ook u dit doet.

Als er zich een specifiek probleem voordoet, moet dit uiteraard worden opgelost.

**De heer Callens, verantwoordelijk ambtenaar** : De brug wordt geïnspecteerd en toch ontstaan gaten. Dan rijst de vraag of dit te maken heeft met de bijzondere constructie van de brug. Dit was inderdaad een verontrustend fenomeen. Men ziet niets aan de brug, noch aan de onderkant noch aan de bovenkant, tot er plots een gat ontstaat.

Er is in feite een conceptfout gebeurd bij de constructie van de brug. Op het moment van de constructie heeft men voor de eerste maal breedplaten, namelijk geprefabriceerde platen, gebruikt om een brugdekplaat te maken. Nu is dat de stan-

**Stevaert**

daardoplossing geworden, maar toen gebruikte men geen goede verbinding tussen het prefabelement en het deel dat ter plaatse werd gestort. Men ziet er nadien niets aan, noch aan de bovenkant, noch aan de onderkant.

De belastingstoestand van het beton werd op die manier volledig gewijzigd. Het heeft 30 jaar stand gehouden, maar nu begeeft het door vermoeiingsverschijnselen toch. Het beton werd te zwaar belast, zonder dat het brak, maar nu brokkelt het uit elkaar. Het probleem is dat het een zeer groot viaduct betreft van 17.000 vierkante meter, en zich in een zeer cruciale zone van de E17 bevindt. Het betreft een uitwisselingszone, namelijk alle verkeer van en naar de E40, van en naar Gent-centrum, van en naar het UZ en Gentbrugge. Het is een zeer complexe situatie die het ingrijpen ten zeerste bemoeilijkt.

**De voorzitter** : Er is afgesproken bij de begrotingsbespreking dat de commissie een debat zou organiseren over de problematiek van het structureel onderhoud van de wegen. Ik stel voor dat we dit debat samen met de administratie voeren en naar aanleiding van het debat van de begrotingscontrole daarop terugkomen.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het openbaar vervoer tijdens Euro 2000**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de organisatie van het openbaar vervoer tijdens Euro 2000.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste maal dat ik een vraag stel over de problematiek van Euro 2000. Euro 2000 komt steeds dichterbij, en daarom durf ik op verschillende punten aan te dringen.

Ik heb Euro 2000 vroeger bekeken vanuit het mobiliteitsaspect. Bij het lezen van rapporten daaromtrent stootte ik op de veiligheidsproblematiek. Dit aspect kwam totnogtoe misschien minder op de voorgrond. Om de combinatie veiligheid en mobiliteit te garanderen zijn concrete oplossingen belangrijk. Om de vlotte afhandeling en de veiligheid te garanderen is het belangrijk zo veel mogelijk supporters met het openbaar vervoer van en naar de stadions te vervoeren. Dat is de enige manier om het vlotte verloop van Euro 2000 te garanderen. En alle rapporten leren ons dat vlotheid een voorwaarde is voor de veiligheid.

All-intickets – tickets die zowel de toegang tot het voetbalstadion als het gebruik van het openbaar vervoer toestaan – lijken het ideale instrument om deze doelstelling te realiseren. We stellen echter vast dat de beleidsmakers moeten luisteren naar de organisatoren, met name de UEFA en de ISL. Het is niet de eerste keer dat we dat moeten vaststellen. Nochtans zou een klein gedeelte van de opbrengsten van de ticketverkoop volstaan om een groot deel van de kosten voor het extra treinvervoer en de extra bussen tussen stadions, randparkings en de stadions te betalen. Blijkbaar kan de overheid een dergelijke regeling niet afdwingen van Koning Voetbal.

De overheid zal de kosten zelf moeten dragen. De Lijn zal bijkomende middelen moeten krijgen als er extra pendeldiensten in Brugge en Brussel moeten worden ingelegd. Om de supporters van de negen wedstrijden die tussen 10 juni en 28 juni in de twee gaststeden worden gespeeld, gratis met de bus te vervoeren, heeft de VVM 10 tot 14 miljoen frank nodig. Het is belangrijk om snel en vlot supporters te vervoeren. In dit geval is het gratis openbaar vervoer geen stunt, maar noodzakelijk om te vermijden dat er aan de bushaltes of op de bussen zelf nog tickets moeten worden verkocht. Dat zou ontegensprekelijk ernstige veiligheidsproblemen veroorzaken. Als we erin zouden slagen om per wedstrijd tien- tot twintigduizend supporters met het openbaar vervoer te vervoeren, zouden we veel bereiken inzake veiligheid en mobiliteit. Om het belang van dat laatste te begrijpen, volstaat het om eens de mobiliteitsproblemen op de A17 naar Brugge te overschouwen als er in die stad een voetbalwedstrijd wordt gespeeld.

We willen geen stunt uithalen. Er zijn concrete maatregelen nodig om zoveel mogelijk supporters op de bus te krijgen zonder dat er aan de bushaltes of op de bussen nog tickets moeten worden verkocht. De Waalse tegenhanger van De Lijn, de TEC, heeft ondertussen zo goed als zeker de goedkeuring gekregen van het Waals Gewest dat er een

## Decaluwe

tegemoetkoming wordt betaald voor de uitgaven. In Vlaanderen gaat het over een bedrag van 10 tot 14 miljoen frank, voor negen wedstrijden in Brugge en Brussel. Deze maatregel – gecombineerd met een goede organisatie en het voldoen aan een aantal randvoorwaarden zoals doorstromingsmaatregelen – zou ervoor kunnen zorgen dat het verkeer ten gevolge van Euro 2000 vlot verloopt.

Mijnheer de minister, ik wil u vijf vragen stellen. Hoever staat het met de voorbereidingen om de vervoersstromen veroorzaakt door Euro 2000 op te vangen, en in eerste instantie met het openbaar vervoer ?

Beschikt u ondertussen over ramingen van de bijkomende verkeersstromen, en wat kan daaruit worden geconcludeerd ?

Engageert u zich principieel om de enorme verkeersstromen zo veel mogelijk met het openbaar vervoer op te vangen ? Dat is een cruciale vraag.

Bent u bereid de voetbalsupporters gratis met De Lijn te vervoeren – wat de Vlaamse overheid 10 tot 14 miljoen frank zal kosten -, of zult u alsnog trachten deze kosten te verhalen op de organisatoren ? Wat dat laatste betreft, hebben we niet veel hoop, want de organisatoren zijn blijkbaar onaantastbaar. Er zal wellicht een bijkomende inspanning moeten worden geleverd tijdens de begrotingscontrole.

En ten slotte : heeft de minister reeds een plan opgesteld voor de begeleidende maatregelen, zoals het aanbrengen van opstapplaatsen ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, deze problematiek wordt besproken in een reeks overlegorganen die reeds tijdens de zomer van 1997 aan het werk zijn getogen. Ik denk dan aan de commissies onder het voorzitterschap van het ministerie van Binnenlandse Zaken, aan de commissies onder het voorzitterschap van de heer Van Bever van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, aan de werkgroepen 'Mobiliteitsplannen', 'TTB-ticketing', 'Informatie en PR', 'Luchthavens en Signalisatie', aan de overlegvergaderingen tussen de vervoersmaatschappijen NMBS, TEC, MIVB en De Lijn, en aan de lokale werkgroepen met deelname van de politie en rijkswacht.

Vandaag kan ik geen volledig beeld van de vervoersstromen schetsen. Wel bestaat er een ontwerp

van nationaal vervoersplan. Dat plan is opgemaakt door de heer de Vogelaere, adviseur bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Het wordt momenteel verder verfijnd.

Wat uw derde vraag betreft : in 1997 was het uitgangspunt van de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken om zo veel mogelijk verkeersstromen met het openbaar vervoer op te vangen. Ook u vraagt dat. Daarom werken de openbare vervoersmaatschappijen mobiliteitsplannen en voorzieningen uit om voor de diverse stadions een passend aanbod te voorzien. Het aanbod van De Lijn in Brussel is een versterking van het aanbod van de MIVB en de speciale pendeldiensten tussen de luchthaven van Zaventem en het Koning Boudewijnstadion. In Brugge legt De Lijn speciale pendelbusdiensten in tussen het NMBS-station, de randparkings, het centrum en het Jan Breydelstadion. Dit busaanbod werd uitgewerkt in samenspraak met de politiediensten en de rijkswacht. Indien nodig zal De Lijn busdiensten tussen de luchthaven van Oostende en het stadion inleggen.

Ten vierde : het mobiliteitsplan voor Brugge is ondertussen concreter uitgewerkt. Daarom kunnen we nu concretere ramingen maken van de kostprijs van het busaanbod. Voor Brugge bedraagt de kostprijs ongeveer 8 miljoen frank voor de vier wedstrijden. De kosten van de busdiensten tussen de luchthavens en de stadions moeten worden gecompenseerd via de all-intickets voor vliegtuig en busrit. Dat moet via de chartermaatschappijen worden geregeld. De negen wedstrijden genereren ook extra kosten ten belope van ongeveer 1,5 miljoen frank. Het precieze bedrag is afhankelijk van het totale aantal op te vangen vliegtuigreizigers in Zaventem en Oostende.

Voor een antwoord op uw vijfde vraag kan ik verwijzen naar de resultaten van de diverse hierboven vermelde werkgroepen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Het grootste gedeelte van uw antwoord heb ik al gekregen toen u antwoordde op de vraag die ik u 9 december 1999 heb gesteld. Nieuwe gegevens zijn er niet. Toen hebt u gezegd dat pas na de loting van 12 december een verfijnde raming kon worden opgesteld. Die raming is er blijkbaar nog altijd niet. U spreekt hier van all-intickets, van vliegtuigmaatschappijen en charters. Volgens mijn informatie is vandaag alles vrijwel volgeboekt.

Als er nu nog geen akkoord is, dan wordt elk initiatief achterhaald. Het enige wat mij vandaag inte-

**Decaluwe**

resseert, is dit : hoe zal men op een vlotte wijze het vervoer tussen het stadion in Brugge en het NMBS-station organiseren ? Er zijn bussen, maar als men voor elke rit een ticket moet kopen, dan zullen er files ontstaan. Hoe zal men dat vlot organiseren ? Omwille van de veiligheid is er maar één mogelijkheid. Net zoals de TEC doet, moet u daarvoor middelen genereren. Ook de Nederlandse minister van Openbare Werken heeft het openbaar vervoer voor Euro 2000 gratis gemaakt.

U bent de kampioen van het gratis openbaar vervoer. Het openbaar vervoer voor Euro 2000 gratis maken, is een essentiële voorwaarde om de veiligheid te garanderen. De kostprijs bedraagt 8 miljoen frank voor Brugge, en iets meer voor Brussel. Maakt u dat openbaar vervoer voor Euro 2000 gratis, ja of neen ? Ik zou graag een concreet antwoord krijgen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik dank de heer Decaluwe voor zijn enthousiast pleidooi voor gratis openbaar vervoer. Ik wil daar graag op ingaan. We zullen dat gratis vervoer voor Euro 2000 organiseren. We hoopten en wilden een gedeelte van de kosten recupereren, maar de Nederlandse en Waalse collega-ministers willen dat niet. Er is ook geen mogelijkheid om de kosten op de organisatoren van Euro 2000 te verhalen. We zullen dat dus tijdens de begrotingscontrole moeten regelen.

We zijn er ons van bewust dat dit niet kan via betaling op de bus omdat dit tot fysieke problemen kan leiden die we ons niet kunnen veroorloven en die het imago van Vlaanderen zwaar zouden aantasten. We hebben nog een klein beetje – misschien ijdele – hoop dat we via de all-intickets van de chartermaatschappijen toch nog een deel van de kosten kunnen recupereren. Dit wordt in de werkgroep besproken, maar zekerheid daaromtrent bestaat er niet.

De technische en de complexe kanten van het dossier, maar ook het risico op grote schade, dwingen ons als het ware gratis openbaar vervoer te organiseren. Indien we dit niet zouden doen, zou de uiteindelijke factuur door de overlast en de criminaliteit veel hoger komen te liggen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van De Lijn binnen het leerlingenvervoer**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de rol van De Lijn binnen het leerlingenvervoer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat ik de Vlaamse regering over dit onderwerp ondervraag. De vorige keer heb ik dit onderwerp aangekaart bij minister Vanderpoorten, maar omdat ik toen geen bevredigend antwoord kreeg, richt ik de vraag vandaag opnieuw tot u.

U hebt tijdens de zomervakantie immers het idee gelanceerd het leerlingenvervoer, dat ressorteert onder het ministerie van Onderwijs, over te hevelen naar De Lijn en dat ook in te schakelen in het globale, georganiseerde Vlaamse openbaar vervoer. Er volgde toen onmiddellijk een tegenreactie vanwege uw VLD-collega die daar een inmenging in haar bevoegdheid in zag. Ik heb haar daarover ondervraagd, maar geen concreet antwoord gekregen.

Ik link dit ook aan de subcommissie voor Financiën en Begroting in het kader van het geïnformeerd kostenbeheerssysteem en de vergelijking met de privé-tarifering. Volgens de CVP-fractie is deze kostenvergelijking immers een essentieel element in de discussie inzake het leerlingenvervoer.

Enkele maanden geleden werd mij geantwoord dat er een werkgroep zou worden opgericht om de reorganisatie van het leerlingenvervoer te bespreken. Minister Vanderpoorten verklaarde toen dat begin februari 2000 een verslag zou worden voorgelegd met concrete voorstellen over de overheveling van het leerlingenvervoer naar De Lijn of via een eventuele andere formule. Ze zei toen ook het in een eerste fase niet opportuun te achten om daar ook de privé-busondernemers bij te betrekken. Dit zou pas in een verdere fase in overweging kunnen worden genomen, vermits ook zij in het kader van het leerlingenvervoer een grote rol vervullen.

We zijn nu begin maart en ik wens de volgende concrete vragen te stellen. Mijnheer de minister, kunt u mij een overzicht geven van de stand van

**Decaluwe**

zaken inzake de reorganisatie van het leerlingenvervoer en kunt u me zeggen welke rol De Lijn daar in zal vervullen? In welke mate zijn bijkomende budgettaire middelen nodig om die reorganisatie door te kunnen voeren? En in welke mate kunnen alle actoren – waaronder de privé-busondernemers – in het overleg worden betrokken om de voorstellen van de werkgroep in concrete beleidsdaden om te zetten?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de afdeling Personenvervoer en Luchthavens van het departement Leefmilieu en Infrastructuur is belast met de coördinatie van de werkzaamheden van de betrokken werkgroep. Momenteel is een tussentijds rapport ten behoeve van de Vlaamse regering in voorbereiding.

De reorganisatie van het leerlingenvervoer wordt uitgevoerd binnen de voorziene budgettaire middelen. De samenstelling van de werkgroep ad hoc werd door de Vlaamse regering op 5 oktober 1999 bepaald. De werkgroep werd samengesteld uit vertegenwoordigers van het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie; het kabinet van de Vlaamse minister van Begroting; het kabinet van de Vlaamse minister van Onderwijs; de Vlaamse Vervoermaatschappij; de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, die belast werd met het voorzitterschap en het secretariaat van de werkgroep; de afdeling PMS – Nascholing Leerlingenvervoer van het departement Onderwijs; het vrij onderwijs; het Gemeenschaps-onderwijs; het onderwijssecretariaat voor de Steden en Gemeenten en het Vlaams Provinciaal Onderwijs. Deze werkgroep heeft reeds driemaal vergaderd, namelijk op 30 november 1999, op 21 december 1999 en op 15 februari 2000.

In de huidige stand van zaken, bij het opstellen van een overhevelings- en begeleidingsplan, is het voorbarig nu reeds alle actoren hierin te betrekken. Bovendien zal de overheveling voor de privé-busuitbaters geen gevolgen hebben. Uiteraard zullen zij wel bij deze aangelegenheid worden betrokken van zodra zij het voorwerp uitmaken van een wijziging van de situatie.

Omdat men dan een in een andere schaal terecht komt, ben ik ervan overtuigd dat dit in elk geval een goede financiële operatie voor de Vlaamse overheid zal betekenen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag wat er zal gebeuren en wanneer dat zal gebeuren. Ook de financiële implicaties zijn me nog steeds niet duidelijk. Wanneer zal dienaangaande een beslissing worden genomen door de Vlaamse regering?

**Minister Steve Stevaert** : We werken daar gestaag aan verder en zijn ervan overtuigd dat dit een besparing vormt voor de Vlaamse overheid, zelfs al heeft dat budgettaire implicaties. Ik ben daarvan overtuigd omwille van de schaalvoordelen en van de synergieën die ons nu wel, maar in het verleden niet, werden geboden.

Er moeten daar bovendien diverse actoren bij worden betrokken, ook de actor waar u naar verwezen hebt.

**De heer Carl Decaluwe** : Als ik het goed heb begrepen, gaan uw VLD-collega's akkoord met uw voorstel om het leerlingenvervoer naar De Lijn over te hevelen?

**Minister Steve Stevaert** : Dit is mijn voorstel, en mijn voorstellen worden gewoonlijk door de VLD-collega's gevolgd. (*Gelach*)

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middenbermen van autosnelwegen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middenbermen van autosnelwegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met een beetje schroom vat ik nu mijn vierde vraag aan, maar het is niet mijn schuld dat al mijn vragen vandaag op de agenda worden geplaatst.

Ik heb de problematiek van de middenbermen reeds herhaaldelijk in schriftelijke vragen aangekaart. Iedereen zal het met me eens zijn dat die in

## Decaluwe

Vlaanderen allesbehalve eenvormig zijn. Op de ene plaats worden de rijrichtingen gescheiden door vangrails, op de andere door gras of lage begroeiing, op nog een andere plaats door hoog struikgewas. Er is zelfs een strook, met name de strook op de E19 tussen Brussel en Antwerpen, waar de rijrichtingen door een bos worden gescheiden. Deze laatste strook vormt echter een geval apart.

Mijns inziens is hoog struikgewas het meest aangegeven scheidingsmiddel, op voorwaarde evenwel dat daartoe de nodige ruimte beschikbaar is. Hoog struikgewas levert twee onmiddellijke voordelen op. Ik denk in de eerste plaats aan de beperking van het tegenlicht van de koplampen van de wagens die uit de andere richting komen, vooral nu steeds vaker de lichten langs de autowegen 's nachts worden gedoofd. Een tweede voordeel is dat de bestuurders minder worden afgeleid door wat zich op de andere rijrichting voordoet, waarbij ik vooral verwijs naar de kijkfiles bij ongevallen. Een nadeel is natuurlijk dat dit onderhoud en snoeiwerk met zich meebrengt. Ook grasstroken vergen echter onderhoud. Bovendien weegt dit niet op tegen de voordelen die ik daarstraks naar voren heb gebracht. Ik wil ook nog de link leggen met de tewerkstelling, en dan vooral de tewerkstelling van lagergeschoolden.

Daarom heb ik vier concrete vragen, mijnheer de minister. Bestaan er algemene richtlijnen voor de beplanting van middenbermen van autosnelwegen? In welke mate werd hieromtrent reeds onderzoek gedaan en wat waren hiervan de eventuele resultaten? Wanneer wordt beslist vangrails of betonnen boorden te plaatsen en enkel over te gaan tot de beplanting van de middenberm? Kan de minister tegemoetkomen aan de vragen van de dagelijkse filerijders uit de regio Bertem en uit de regio A17 Kortrijk-Brugge en Kortrijk-Ieper om het struikgewas op de middenbermen hoger te laten groeien? Er zijn daar immers geen vangrails.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, er bestaan geen algemene richtlijnen voor de beplanting van middenbermen van autosnelwegen. Desalniettemin wordt gestreefd naar beplanting voor zover de middenbermbreedte dit toelaat. Op te merken valt dat het effect van deze maatregel met betrekking tot verblinding en kijkfiles veelal seizoengebonden en dus zelden absoluut is.

Er werd hieromtrent geen recent, specifiek onderzoek gevoerd. Wel werd vroeger bij de aanleg van

de autosnelwegen door het voormalige Groenplan onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn gepubliceerd door de afdeling Bos en Groen van Aminor. Momenteel worden voor de verschillende hoofdwegen bermbeheersplannen opgemaakt in functie van de constructieve, verkeerstechnische, landschappelijke en ecologische vereisten. Ook het al of niet specifiek beplanten van de middenberm kan hierin vervat zitten.

Er moet worden opgemerkt dat het plaatsen van een beveiligingsconstructie – vangrails of stootbanden – en het beplanten van de middenberm elk hun eigen functie hebben. De eerste maatregel wordt genomen om frontale botsingen te vermijden, de tweede maatregel vooral om verblinding door de koplampen van tegenliggers te vermijden. Het plaatsen van een beveiligingsconstructie wordt geregeld door de omzendbrief A/271/88/02500 van 25 april 1988. Daaruit blijkt dat uiteindelijk de breedte van de middenberm bepalend is voor het al of niet plaatsen van een beveiligingsconstructie en moet voor een middenbermbreedte groter dan 12 meter niet in een beveiligingsconstructie worden voorzien. Enkel de eventueel op de middenberm voorkomende gevaarlijke hindernissen moeten worden afgeschermd.

Op dit moment is de administratie Wegen en Verkeer volop bezig met de opmaak van bermbeheersplannen. Er wordt voorzien om tegen eind 2001 voor alle hoofdwegen over een goedgekeurd bermbeheersplan te beschikken. Ook eventuele maatregelen met betrekking tot de middenberm kunnen hierin worden opgenomen. Wat de E40 Brussel-Luik betreft is de opmaak van een bermbeheersplan voorzien in 2001.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

**De voorzitter** : 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 afbraak van Home Fabiola in Oostende.**

**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



## Voorzitter

Energie, over de afbraak van Home Fabiola in Oostende.

De heer Maes heeft het woord.

**De heer Jacky Maes :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil in mijn vraag om uitleg verwijzen naar de vraagstelling op 10 februari 2000 aan mevrouw Dua, minister van Leefmilieu. Het is immers niet gebruikelijk dat vragen over duinproblematiek gesteld worden aan de minister van Openbare Werken.

Nochtans wil ik de minister aan het verleden herinneren, toen Home Georges Theunis in Oostduinkerke door toenmalig minister De Batselier werd afgebroken. Dat gebouw was een symbool van een beleid dat verloederend werkte voor onze duinen. Een aantal vergissingen uit het verleden inzake ruimtelijk beleid kunnen nu nog 'weggesaneerd' worden. Dat wordt nogmaals bewezen door de afbraak van de oude marinebasis bij de IJzermonding in Nieuwpoort. Ook daar zal de natuur zich herstellen en in navolging van de plaats waar het gebouw Theunis heeft gestaan, wordt ook in Nieuwpoort een van de mooiste plaatsen van onze kust gecreëerd.

Duinherstel moet echter verder geactiveerd worden. Illegale campings verdwijnen straks uit de duinen, maar ook andere gebouwen komen in aanmerking voor afbraak. Home Fabiola is het voorbeeld bij uitstek dat zou moeten verdwijnen. Het staat twee jaar leeg. Het is omringd door prikkeldraad om krakers, vandalen en spelende kinderen om veiligheidsredenen uit de buurt te houden. Het ligt achter het militair hospitaal en het gebouw is overgedragen aan het departement Financiën om te worden verkocht. Op het ontwerpplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Oostende-Middenkust zijn deze gronden natuurgebied. Dat lelijke gebouw is niet te koop, en de afbraak lijkt mij de enige voor de hand liggende oplossing om ook daar de natuur te herstellen. Het gebouw staat immers op de top van een duin.

Ik kaart het probleem aan bij minister Stevaert omdat Home Fabiola zich bevindt op de zeeerende duinen. De verwerving, de inrichting en het beheer van deze duinen ressorteren onder de bevoegdheden van de administratie Waterwegen en Zeewezen, afgekort AWZ. De kredieten van een afbraak moeten dus komen van het departement Openbare Werken. Dat was ook de bemerking van minister Dua die verwees naar minister Stevaert.

Mijnheer de minister, zijn er vanuit uw administratie reeds stappen ondernomen om dit gebouw aan te kopen en af te breken ? Wat is de stand van zaken hieromtrent ? Is er in middelen voorzien om dit gebouw te ontmantelen ? Komen er nog andere gebouwen in de zeeerende duinen in aanmerking om afgebroken te worden ?

**De voorzitter :** De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit betreft inderdaad meer een materie voor Leefmilieu dan voor de minister van Openbare Werken, maar ik wil de vraag toch principiële ondersteunen. De mensen ergeren zich aan de zeer beperkende maatregelen die opgelegd worden aan alle zonevreemde bouwwerken.

In de duinen van alle kustgemeentes lopen bijvoorbeeld vele procedures in verband met gebouwen die nog in natuurgebieden staan maar dateren van voor het gewestplan. Als men dan als overheid niet de maatregel neemt om gelijkaardige gebouwen af te breken, dan kan men uiteraard niet op begrip rekenen vanuit die privé-sector. Ik wou eveneens de vraag stellen of er nog soortelijke gebouwen zijn die zich bevinden in de zone van de zeeerende duinen.

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, collega's, aangezien ik die laatste vraag over een inventaris nu niet kan beantwoorden, wil ik die inventaris wel opmaken en daar later op antwoorden.

In verband met het specifieke geval van dit debat wordt er overleg gepleegd in het departement LIN om dit gebouw en de zone errond aan te kopen. Het gebouw staat op gronden die bij proces-verbaal van overdracht van 28 februari 1912 definitief werden overgedragen van het toenmalige ministerie van Landbouw en Openbare Werken aan het toenmalige Ministerie van Oorlog, die toen nog beide behoorden tot dezelfde rechtspersoon 'Belgische Staat', zodat deze gronden in eigendom toebehoren aan de federale overheid, het ministerie van Landsverdediging. Toen heette dat nog 'remise définitive'.

Door Aminoal werd, ten behoeve van AWZ enerzijds en Aminoal anderzijds, een schatting gevraagd voor de verwerving van Home Fabiola en de gronden die erbij horen. Als de schatting gekend is, zal in overleg tussen Aminoal en mijn administratie AWZ een onteigeningsdossier worden opgestart. Het departement LIN beschikt over een budget

**Stevaert**

voor de verwerving van zeeverende duinen. Van zodra de schatting gekend is, zal worden nagegaan of de beschikbare kredieten toereikend zijn en eveneens voor de verwerving van Home Fabiola kunnen worden aangewend. Principieel ben ik bereid in kredieten te voorzien op de begroting voor de afbraak van het gebouw. Dat lijkt mij zeer zinvol, zowel voor de privé-sector als omwille van het psychologisch effect.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het conflict van het Zeekanaal met het voorstadsnet Antwerpen in het algemeen en spoorlijn 52 in het bijzonder**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Smet tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het conflict van het Zeekanaal met het voorstadsnet Antwerpen in het algemeen en spoorlijn 52 in het bijzonder.

De heer De Smet heeft het woord.

**De heer Bart De Smet** : De spoorlijn 52 Puurs-Antwerpen is de laatste jaren bijna onophoudelijk in het nieuws geweest. Eerst werden een aantal stations op de lijn gesloten in het kader van de rendabiliteitsverhoging van de NMBS. Dan kwam de periode waarin door het ontbreken van een spoorwegbrug over het Zeekanaal, Boom een eindhalte werd. Die brug is er nu, zodat de treinen weer tot Puurs kunnen rijden. De NMBS heeft zelfs een studie besteld over de haalbaarheid van de heropening van de stations Schelle en Sauvegarde. Voorlopig zal wellicht alleen Sauvegarde heropend worden. Volgens de NMBS zou een bijkomende stop te Schelle voor teveel tijdverlies zorgen.

Men laat wel de mogelijkheid open om, na het afronden van de grote werken in Antwerpen Centraal, nog stations te heropenen en de treinfrequentie te verhogen. In 2005 gaat de Antwerpse noord-zuidverbinding open. Een Antwerps voorstadsnet behoort daardoor ook tot de mogelijkheden.

Een van de belangrijkste assen daarbij moet ons inziens toch de lijn 52 worden. Een voorstadsnet heeft een hoge frequentie nodig ; om de twintig minuten moet er een trein rijden, liefst nog vaker. Dat zal problemen geven met de spoorbrug over het Zeekanaal. Een brug die vele malen per uur dichtgaat, is een ernstige hinder voor de scheepvaart. Deze week heeft zich zelfs een ongeval voorgedaan. De NV Zeekanaal doet haar best om meer economische activiteiten te ontwikkelen in de kanaalzone, wat de scheepvaart nog intensiever zal maken.

Hoe denkt de minister treinverkeer en scheepvaart met elkaar te verzoenen ? Is een voorstadsnet met frequente treinen te combineren met drukke scheepvaart op het kanaal ? De minister moet deze problematiek tijdig onderzoeken en naar oplossingen zoeken, zodat meteen kan worden gestart met de uitbouw van een voorstadsnet als Antwerpen Centraal verbouwd is.

**De voorzitter** : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : In januari jongstleden heb ik aan de minister een schriftelijke vraag gesteld over het conflict tussen treinverkeer en binnenscheepvaart. Een hogere frequentie van de treinen op lijn 52 en een drukkere scheepvaart op het Zeekanaal zullen investeringen vergen : de brug zal moeten worden verhoogd of zelfs vernieuwd, de aanloopbermen moeten worden verhoogd.

De vorige regering was niet bereid om deze investeringen te doen. Ook de huidige regering lijkt hiertoe geen aanstalten te maken. Ik ben er nochtans van overtuigd dat lijn 52 in de toekomst een belangrijke bijdrage kan leveren bij het oplossen van het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk. De noord-zuidas zal het immers mogelijk maken om frequente voorstadstreinen te laten rijden. Deze zaak verdient het om ernstig te worden bestudeerd.

Is de minister bereid om het nut en de haalbaarheid van deze investeringswerken te laten bestuderen ? Heeft hij al enig idee over de investeringskost ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Deze problematiek kwam al aan bod in de schriftelijke vraag met nummer 154 van 13 januari 2000 van de heer Van Nieuwenhuysen.

**Stevaert**

Het treinverkeer over de spoorwegbrug te Puurs levert inderdaad hinder op voor het scheepvaartverkeer op het Zeekanaal Brussel-Schelde. Dat vindt zijn oorsprong in de hoogte van de brug en de bewegingstijd van het brugdek. De brug is te laag : de meeste schepen kunnen niet onder de gesloten brug door varen. Daarenboven is de brug traag, ook al omdat bij elke trein een veiligheidsmarge in acht moet worden genomen ; daardoor wordt de scheepvaart elke keer gedurende 14 minuten belemmerd. Als over de brug dus vier keer per uur een trein rijdt, waarbij ze gesloten is voor schepen, is haast geen scheepvaart meer mogelijk. Daar komt nog bij dat de beperkte doorvaartmogelijkheden te Puurs gevolgen hebben voor de vlotte scheepvaartafwikkeling in heel het stuk Zemst-Wintam én voor de sluisbediening. Bij het in gebruik nemen van de spoorbrug werden tussen de NV Zeekanaal en de NMBS daarom strikte tijdschema's afgesproken, uitgaande van het principe dat de beschikbare tijd evenwaardig tussen beide vervoermiddelen moet worden verdeeld.

De toekomstige ontwikkeling van een voorstadsnet roept bijkomende vragen op. In afwachting moet iedereen zich aan de afspraken houden. Als het voorstadsnet er komt, wat we allemaal hopen, zijn de bestaande afspraken onhoudbaar, en zullen we middelen moeten zoeken om de nodige aanpas-

singswerken uit te voeren. Daarbij rijst dan de vraag wie welke middelen moet ophoesten.

**De voorzitter** : De heer De Smet heeft het woord.

**De heer Bart De Smet** : Als de analyse van de minister juist is, vraag ik me toch af waarom we recent nog een verkeerd type brug gebouwd hebben. We mogen geen te afwachtende houding aannemen. Nu al moet het nodige denkwerk worden verricht om het voorstadsnet voor te bereiden.

**Minister Steve Stevaert** : Daar hebt u gelijk in. We denken wel degelijk al na over de toekomst, maar we moeten ons tactisch opstellen. Verbouwingen kosten immers handen vol geld. Het komt er dus op aan nu nog niet te veel toezeggingen te doen, want dan geef je elk onderhandelingsargument uit handen.

Over het verleden van de brug ten slotte wil ik hier geen uitspraken doen, dat is voorbij.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.45 uur.*

---