

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



Zitting 2002-2003

11 maart 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nederlandse plannen voor een nieuwe kanaaloeverbinding in Sluiskil en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de naleving van de luchtkwaliteitsnormen in woonwijken gelegen langs autostrades

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 financiering van voetpaden langs gewestwegen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 11 maart 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.23 uur.*

Interpellatie van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nederlandse plannen voor een nieuwe kanaaloververbinding in Sluiskil en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Nederlandse plannen voor een nieuwe kanaaloververbinding in Sluiskil en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op dit ogenblik loopt in de Nederlandse provincie Zeeland een onderzoek in samenwerking met de diensten Rijkswaterstaat Directie Zeeland naar het verbeteren van de situatie van de kanaalkruising bij Sluiskil. In het kader van dit onderzoek lag er van 22 januari tot en met 18 februari 2003 een startnotitie ter inzage op de gemeentehuizen van Terneuzen, Hulst en Sluis en in verschillende bibliotheken in de regio. Die startnotitie is het eerste onderdeel van een zogenaamde Tracé/MER-procedure die in Nederland moet worden doorlopen bij het nemen van beslissingen inzake infrastructurele projecten.

De aanleiding tot dit project is het verkeersknelpunt dat wordt veroorzaakt door de beweegbare brug bij Sluiskil over het kanaal Gent-Terneuzen. De brug maakt deel uit van de Nederlandse rijksweg N61, die de belangrijkste oost-westverbinding is in Zeeuws-Vlaanderen. Bovendien is de brug

ook onderdeel van een belangrijke noord-zuidverbinding tussen Vlaanderen en Nederland. Om het intensieve scheepvaartverkeer doorgang te bieden, staat deze brug evenwel 5 uur per dag open. Per etmaal gaat de brug ongeveer 23 keer open, gemiddeld 13 minuten per keer.

Daardoor ontstaan grote verkeersproblemen in Zeeuws-Vlaanderen. Er is een oneigenlijke routevorming, er is sluipverkeer, aantasting van de verkeersleefbaarheid en van de verkeersveiligheid. Na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel volgende vrijdag zullen de verkeersdruk, en daarmee de problemen, toenemen.

De potentiële economische ontwikkelingen van Zeeuws-Vlaanderen en van de Kanaalzone in Vlaanderen zullen na de opening van de tunnel omvangrijk zijn. Een goede afwikkeling van het verkeer in zowel oost-westrichting als noord-zuidrichting is dan van groot belang. Daarom wordt nu gezocht naar een oplossing voor dit probleem. Het project heeft tot doel een nieuwe hoogwaardige kanaalkruising tot stand te brengen, die een oplossing biedt voor het probleem van de bereikbaarheid. Het kapitaalverlies als gevolg van wachttijden voor weg- en scheepvaartverkeer zal hierdoor sterk afnemen. Tevens zal een hoogwaardige kanaalkruising de omvang van de afgeleide lokale problemen op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid verminderen.

Met een dergelijke oplossing zal de groei van de economie en de werkgelegenheid in en rond de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en aangrenzende gebieden worden bevorderd. Verschillende opties worden in aanmerking genomen, maar de keuze voor een tunnel, voor een vaste of beweegbare brug, enzovoort doen er voor Vlaanderen weinig toe. Voor Vlaanderen is het gevolg van dit initiatief belangrijk. Los van de gekozen oplossing zal het noord-zuidverkeer Vlaanderen binnenstromen langs de Tractaatweg en dus via de rechteroever

Lachaert

van het kanaal Gent-Terneuzen. Dat komt omdat de Nederlandse overheid een tracé ten westen van het kanaal niet mee in overweging neemt. Die optie wordt uitgesloten.

Het volgen van een tracé op de linkeroever van het kanaal zou een vlotte doorstroming betekenen van het toekomstige verkeer komende van de Westerscheldetunnel, dat een noord-zuidverbinding is. Het zou echter geen oplossing bieden voor de filevorming aan de brug van Sluiskil, omdat die voornamelijk oost-west is georiënteerd. Het niet voorzien in een nieuwe kanaalkruising en het laten doorstromen van het verkeer op de linkeroever heeft geen zin voor de oplossing van het probleem Sluiskil. Die optie wordt niet in aanmerking genomen.

Vlaanderen richt zich de jongste jaren vooral op de infrastructurele ontwikkeling van de linkeroever van het kanaal, waardoor dit alleen maar tot problemen kan leiden. In Vlaanderen kijken we reeds lang naar de aanleg en ingebruikname van de Westerscheldetunnel. Volgende zaterdag is het zover, dan wordt de tunnel in gebruik genomen. Dit maakt dat het noord-zuidverkeer tussen Zeeuws-Vlaanderen en Vlaanderen aan een hogere snelheid zal kunnen plaatsvinden.

Er zullen dan problemen rijzen op die plaatsen waar er een infrastructurele bottleneck is, die de hoeveelheid verkeer in verhouding tot de verwerkingscapaciteit van de infrastructuur en tot de hogere snelheid waarmee het verkeer de bottleneck zal bereiken, niet kan verwerken. De brug van Sluiskil zal zo'n bottleneck zijn. Nederlanders zouden echter geen Nederlanders zijn, mochten zij hier geen rekening mee houden. Daarom loopt er nu een studie en hebben ze concrete plannen voor een nieuwe kanaalkruising in Zeeuws-Vlaanderen, met een verhoging van de verkeersafwikkeling op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen op Vlaams grondgebied tot gevolg.

Mijnheer de minister, ik ga ervan uit dat de afwikkeling van het verkeer en de verkeersleefbaarheid in de Gentse kanaalzone en de Gentse regio u even na aan het hart liggen als de gezelligheidsfactor van de stad Hasselt of de reizigersstatistieken van de Vlaamse Vervoersmaatschappij. Ik durf er dan ook op rekenen dat uw administratie met mijn vraag rekening houdt en dat de Vlaamse overheid zich al heeft voorbereid op deze ontwikkelingen, zodat de bottleneck en de problemen zich niet zullen verplaatsen van de brug in Sluiskil naar de

rechteroever van het kanaal op Vlaams grondgebied.

Mijnheer de minister, hebt u kennis van het lopende initiatief in Nederland? Op welke manier is er overleg met Nederland met betrekking tot de ingebruikname van de Westerscheldetunnel en de verkeersgevolgen ervan voor Vlaanderen? Op welke manier is er overleg met Nederland met betrekking tot de voormelde plannen inzake de brug te Sluiskil en de verkeersgevolgen ervan voor Vlaanderen? Welke maatregelen zijn er nu reeds op Vlaams grondgebied genomen of gepland om in te spelen op de ingebruikname van de Westerscheldetunnel? Is daarbij al rekening gehouden met de plannen van Nederland om de verkeersafwikkeling langs de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen te laten gebeuren? Is daarbij rekening gehouden met de eventuele plannen te Sluiskil?

Mijnheer de minister, ik hoop dat uw antwoorden mijn stoutste verwachtingen zullen overtreffen.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik denk dat ik het antwoord van de minister al ken, want deze problematiek is in deze commissie al vaak aan bod gekomen.

In 1996 heeft mevrouw Dua minister Baldewijns ondervraagd over deze kwestie. Minister Baldewijns antwoordde toen : '... aansluiting van de Westerschelde-oeververbinding via het tracé ten oosten van Terneuzen tot de N61 en dan via een te bouwen tunnel in Sluiskil aansluiten op het Vlaams wegennet via de oostelijke oever van het kanaal en meer bepaald via de Tractaatweg, de Kennedylaan, de N49 en de R4 [...]. De aanleg van een nieuw wegennet op de westelijke oever te Sas van Gent met een doorsnede van het Krekengebied te Assenede is voor de betrokken gemeenten en provincies niet bespreekbaar en wordt dus als dusdanig niet in aanmerking genomen.' Ik denk dat het antwoord nog steeds hetzelfde is.

Minister Baldewijns zei ook nog : 'De effecten van de Westerschelde-oeververbinding op het Vlaamse wegennet blijven beperkt, zodat er geen aanpassingswerken nodig zullen zijn. Hoewel het voor een vlotte afwikkeling aangewezen is dat de brug op de N61 over het kanaal in Sluiskil zo spoedig mogelijk wordt vervangen door een tunnel, blijft dit een aangelegenheid die onder de bevoegdheid valt van de Nederlandse overheid.' Nu, 7 jaar later, hoor ik van de heer Lachaert dat er plannen worden ge-

Matthijs

maakt om te starten met de bouw van een tunnel of met de bouw van een nieuwe brug.

In maart 1998 vond er een hoorzitting plaats over de mobiliteitsproblematiek te Gent. De heer Matthijs, ingenieur van Openbare Werken, heeft toen gezegd: 'De Nederlandse regering heeft beslist de Westerscheldetunnel te realiseren. Die zal twee keer twee rijstroken tellen. Nochtans zal hij aansluiten op wegen met slechts twee keer één rijstrook. Officieel zal er een aansluiting zijn langs de Tractaatweg ten oosten van het kanaal. Er is dus geen verbinding aan de linkerkant van het kanaal, noch in Vlaanderen, noch in Nederland en dit heeft opnieuw te maken met de ecologische bezwaren tegen extra wegen in het Krekengebied.'

De heer Termont, schepen te Gent, zegt: 'De Nederlanders zijn nochtans een volwaardige grote tunnel aan het bouwen met twee maal twee rijvakken, fietspaden, voetpaden en nutsvoorzieningen. Wanneer de Nederlanders in 2002 via deze tunnel komen, kunnen we hen niet langs de velden sturen. We moeten hierover nadenken. De Nederlanders zijn van plan om over of onder het kanaal naar de rechteroever te gaan, maar daarvoor hebben ze nog geen frank in de begroting vastgelegd, zelfs niet pro memoria.'

Mijnheer de minister, ik heb u ooit hierover een vraag gesteld – ik weet niet meer of het om een vraag om uitleg ging of om een schriftelijke vraag. U zei toen: 'Men is ervan uitgegaan dat de huidige voorzieningen van het RSV en de streefbeeld van een R4-Oost en een R4-West op middellange termijn de invloed van de Westerscheldetunnel kunnen opvangen. De timing van de omvorming van de N49 tot hoofdweg wordt dus niet beïnvloed door de vermelde werken.'

Op 23 oktober 2002 stelde de heer Holemans u opnieuw enkele vragen over deze kwestie. U antwoordde toen: 'De impact van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel werd bestudeerd. De invloed daarvan beperkt zich nu tot de onmiddellijke omgeving van Zelzate, waar op de Tractaatweg het verkeer tegen 2010 zal stijgen met ongeveer 4400 vrachtwagenequivalenten per dag. De door u verwachte verkeersproblemen moeten dan ook worden gerelativeerd. Een internationale verbinding is volgens het RSV niet gewenst.'

Op 24 oktober 2001 nam het Vlaams Parlement met 107 stemmen eenparig een motie aan. In die motie staat: '[..], gelet op de mogelijke gevolgen op

het vlak van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel voor het gebied tussen de Nederlandse grens en de expresweg N49, en gelet op de ongerustheid bij de betrokken bevolking, vraagt de Vlaamse regering de nodige maatregelen te treffen zodat de ingebruikname van de tunnel geen negatieve impact heeft op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid bij de betrokken Vlaamse steden en gemeenten.'

De heer Holemans legde toen een stemverklaring af en zei dat het parlement via deze motie aan de Vlaamse regering vraagt 'om de komende 2 jaar de nodige preventieve maatregelen te nemen om de Vlaamse gemeenten in de regio te vrijwaren van sluipverkeer.'

Mijnheer de minister, op 28 mei 2002 heb ik opnieuw vragen gesteld over deze kwestie. Toen antwoordde u dat het steeds de bedoeling is geweest om de Westerschelde-oeververbinding via de Tractaatweg ten Noorden van Zelzate te verbinden met het hoofd- en primaire wegennet, met de N49 en met de ring rond Gent in Vlaanderen. Het Krekengebied zou niet worden ontsloten omdat het deel uitmaakt van de natuurlijke structuur op Vlaams niveau en tevens deel uitmaakt van een groot aangesloten gebied in het buitengebied.

De heer Lachaert zegt dat er nu een MER-studie is opgestart. Dat is voor mij een nieuw element. Welke looptijd heeft die studie? Is er in dat verband contact tussen de Vlaamse regering en het ministerie van Rijkswaterstaat in Nederland?

De voorzitter: De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps: Het is misschien wel eens goed dat een Antwerps parlementslid zich hierover uitsprekt. Dat vormt dan toch een nieuw gegeven in het dossier.

Volgens mij is het toch wel duidelijk dat die opening van de Westerscheldetunnel op 15 maart 2003 aanleiding kan geven tot een aantal nieuwe problemen. De vraag is of het inderdaad zal gaan om regionaal verkeer, zoals de minister hier tijdens een vorige vergadering beweerde. Het is ook mogelijk dat we een meer directe verbinding krijgen tussen Vlissingen, Terneuzen en Gent, dus een zuidelijke ontsluiting voor Terneuzen en Vlissingen. Misschien krijgen we zelfs een internationale sluipteg, hoewel dat niet de bedoeling is. Als vrachtwagenchauffeurs ter hoogte van Bergen-op-Zoom moeten beslissen of ze zich door de Antwerpse files begeven of een omwegje te maken en door het Gent-

Malcorps

se te trekken, verkiezen ze misschien dat laatste. Het is dus best mogelijk dat heel wat internationaal verkeer en havenverkeer zal kiezen voor die Westerscheldetunnel.

De minister zei vroeger in antwoord op vragen om uitleg van de heer Holemans dat dit zeker niet moest worden overdreven en dat de Westerscheldetunnel van regionaal belang zou zijn. Er zou een snelheidsbeperking gelden van 100 kilometer per uur en er zouden 2 keer 2 rijstroken zijn.

Voor de kruising van de N61 in Zeeuws-Vlaanderen met het kanaal van Gent-Terneuzen ter hoogte van Sluiskil, zie ik twee problemen. In de eerste plaats wordt in de startnotitie gesproken over 2008, maar er is nog een periode van 5 jaar die voorafgaat aan 2008. De heer Holemans heeft reeds gezegd dat er een probleem is van sluisverkeer door het Meetjesland, meer bepaald door gemeenten als Assenede, Boekhoute, Nieuwburg, Zelzate en door het Krekengebied. Met dat probleem blijven we dus nog 5 jaar zitten.

Als die tunnel of brug inderdaad wordt geconstrueerd, wat zal dan de invloed zijn op het verkeer? In de startnotitie staat dat voor het tunnelalternatief hetzelfde concept wordt gehanteerd als voor de Westerscheldetunnel zelf: een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur en 2 keer 2 rijstroken. Dat is toch niet zo klein, een dergelijke constructie kan eventueel iets meer dan regionaal verkeer aan. Het blijft dus mogelijk dat men doorgaand verkeer zal aantrekken voor de Tractaatweg, de N49 en de R4. Ik heb het dan uiteraard over de oostelijke en niet over de westelijke variant. Ik denk dat het alleszins duidelijk is dat een heleboel extra verkeer zal worden aangetrokken naar de Gentse regio. Op dat punt sluit ik me aan bij de vragen van de heer Lachaert. We zijn het misschien over een aantal dingen niet eens, maar wat dit betreft wel: er zal heel wat verkeer worden aangetrokken.

Ik denk dat een nauwgezet overleg met Nederland nodig is over de mobiliteitsproblematiek en over de verruiming van het kanaal. Er is een Vlaamse studie gemaakt in verband met de maritieme toegang tot de haven van Gent. Ik weet niet wat de stand van zaken is, maar daar zou toch een interferentie kunnen optreden. Als de Nederlanders willen voortwerken aan dit dossier van Sluiskil, dan zullen ze daarover toch ook onze mening moeten vragen. De Nederlanders zullen zoeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief. Ik denk dat Vlaanderen dichtbij genoeg ligt om daarover mee

te praten. We hebben nog wel enkele jaren, maar we moeten bij het overleg over die beslissing worden betrokken.

Een vorige keer heeft de minister aan de heer Holemans geantwoord dat er nog geen overleg was, maar ik denk dat het nu toch stilaan tijd wordt. Nu de Westerscheldetunnel open is en nu de hele procedure in verband met Sluiskil is gestart, moeten we van ons laten horen en in overleg treden met onze Nederlandse collega's.

De heer Erik Matthijs : Mevrouw de voorzitter, ik wil nog een kleine opmerking maken. Mijnheer de minister, ik heb een routeplanner even laten berekenen wat de kortste weg is na het verlaten van de tunnel. Het blijkt dat die kortste weg na de N49 dwars door het Krekengebied in het Meetjesland loopt, in plaats van over de brug in Sluiskil, waar men veel moet wachten, en daarna via de Tractaatweg. Het gevaar op sluisverkeer in het noorden van het Meetjesland is dus zeer groot. Ik ken het gedrag van chauffeurs niet zo goed, maar meestal heeft men toch de natuurlijke neiging om de kortste weg te verkiezen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Uit ondervinding kan ik zeggen dat dankzij die Westeroeververbinding Rotterdam zeer dicht bij Gent komt te liggen. Ik leg het traject naar Zierikzee-Rotterdam regelmatig af, en dat lukt in een tijdspanne van minder dan 2 uur, met inachtneming van de snelheidsregels. Er is daar dus een tamelijk goede verkeersafwikkeling. Aan Vlaanderen hebben de Nederlanders dat dossier altijd verkocht als een Zeeuwse oplossing, maar eigenlijk is dat geen Zeeuwse oplossing. Als men de Rijkswaterstaat daarover bezig hoort, dan blijkt het te gaan om een Nederlandse oplossing, waardoor we op termijn een internationale verbinding met Gent verkrijgen. Dat zal niet zo lang duren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Alvorens op de specifieke vragen van de heer Lachaert in te gaan, wil ik erop wijzen dat de Westerscheldetunnel door de Nederlandse rijksoverheid tot op heden als een verkeersverbinding van louter provinciaal Zeeuws belang werd bestempeld. Dit neemt niet weg dat de bevoegde Vlaamse administraties dit project, en uiteraard ook de potentiële mobiliteitseffecten ervan, volgen.

Stevaert

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat het dossier over de oeververbinding Sluiskil over of onder het Kanaal Gent-Terneuzen, zeker op het vlak van mobiliteit, werd afgeleid van een voorgaand dossier, dat zich voor Nederland eveneens op provinciaal niveau situeert. Gezien de status die de Nederlandse rijksoverheid toekent aan deze dossiers is de rechtstreekse Vlaamse betrokkenheid tot op heden beperkt. Het lijkt mij niet aangewezen dat Vlaamse administraties zich buiten proportie zouden mengen in Nederlandse dossiers die Nederland zelf van intern provinciaal belang beschouwt. Nochtans zijn er internationale procedures die inhouden dat wij later zullen worden betrokken.

Op uw concrete vragen over het dossier Sluiskil kan ik het volgende zeggen. Het lopende initiatief betreffende de oeververbinding Sluiskil op Nederlands provinciaal niveau waarnaar u verwijst, is mij bekend. De Vlaamse administraties Waterwegen en Zeewezen en Wegen en Verkeer volgen dit op. Ze waren bijvoorbeeld aanwezig op de voorstelling van de Nederlandse startnotitie over de kanaalverbinding in Sluiskil. Voor overleg betreffende dit Zeeuwse provinciale dossier werd bij mijn weten geen vraag gesteld door de Nederlandse rijksoverheid. Het zal u wellicht niet verbazen dat, rekening houdend met de Nederlandse opstelling, Vlaanderen nog geen concrete maatregelen heeft genomen in het kader van de Nederlandse provinciale plannen voor Sluiskil.

Betreffende uw specifieke vragen over de Zeeuwse Westerscheldetunnel wil ik het volgende zeggen. Bij mijn weten werd door de Nederlandse rijksoverheid ook geen vraag gesteld voor overleg betreffende dit Zeeuwse provinciale dossier. Rekening houdend met alle gekende officiële Nederlandse standpunten zie ik momenteel niet in waarom de Tractaatweg N423 zou moeten worden aangepast tot 2 keer 1 rijstrook. De maximale capaciteit van een dergelijke weg is ongetwijfeld ook in Nederland bekend. Voor het vervolg van de R4 werd er in het kader van het ROM-project voor de Gentse kanaalzone een streefbeeld uitgewerkt, dat inspeelt op de selectie van de R4 Oost en West, zoals werd bepaald in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Indien Nederland van menig zou veranderen, bijvoorbeeld omdat het deze verkeersverbindingen een status wenst te geven die hoger is dan het provinciale niveau, en indien Nederland intensere betrokkenheid van Vlaanderen zou vragen, dan ben

ik uiteraard bereid om dit in goed nabuurschap met Nederland te bespreken.

Ik denk dat er nog twee elementen zijn die van belang zijn. Ten eerste wordt hier nooit gesproken over de hoogte van de tol. Nochtans blijkt het om een zeer hoge tol te gaan. (*Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé*)

Ik ben blij dat de heer Caluwé dat geen hoge tol vindt. We zullen dat onthouden. Die hoge tol zal alleszins een invloed hebben.

Ik heb nog een tweede bemerking. Het is misschien goed dat de heer Malcorps hier namens Agalev heeft gesproken en niet de heer Holemans, want in Gent is men op dit moment erg hard aan het werken om ook tot een masterplan te komen. Misschien vindt men daarvoor inspiratie in Antwerpen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de minister, ik beaam de stand van zaken van vandaag. Ik heb dat nagevraagd. Onder andere de Oost-Vlaamse gouverneur deelt ook die mening. Er is een dubbele agenda, een agenda van de Nederlandse Rijkswaterstaat, en een agenda van de Zeeuwse provincie. Die laatste agenda is onze agenda. De agenda van de federale staat is niet de onze. Die boodschap wil ik meegeven.

Als de feiten zullen bewijzen dat het vrachtwagenverkeer beter af is – langs weliswaar niet-aangepaste wegen – om in Gent aan te sluiten op de autosnelwegen naar het zuiden van Europa, in plaats van via Antwerpen, dan zal dat ook gebeuren. Dan zullen Zeeland en Vlaanderen de noodzaak inzien om die weginfrastructuur aan te passen. Ik denk dat Nederland daarop speculeert.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de minister, dat antwoord had ik verwacht. Ik vraag toch om rekening te houden met de motie die het Vlaams Parlement unaniem heeft goedgekeurd om preventieve maatregelen te nemen om het sluipverkeer in Assenede, Zelzate en omgeving te verhinderen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de naleving van de luchtkwaliteitsnormen in woonwijken gelegen langs autostrades

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de naleving van de luchtkwaliteitsnormen in woonwijken gelegen langs autostrades.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het wegverkeer is verantwoordelijk voor de uitstoot van een hele reeks schadelijke stoffen. Daardoor wordt de luchtkwaliteit in de omgeving van drukke verkeersassen bedreigd. Vooral de vervuiling door fijne stofdeeltjes, PM10, is een bedreiging voor de gezondheid, zeker van meer kwetsbare groepen zoals kinderen, mensen met astma en oudere mensen met hartproblemen.

De VMM voerde in de loop van 2002 immissiemetingen uit met een meetwagen in een aantal woonwijken in Aalter die vlakbij de E40 liggen. Uit de pollutierozen blijkt dat de gemeten verhoogde waarden van stof, stikstofoxide en stikstofdioxide uit de richting van de autosnelweg kwamen. Voor de fijne stofdeeltjes werd de toekomstige Europese grenswaarde, een daggemiddelde van 50 microgram per kubieke meter, op 2 maanden tijd 10 keer overschreden. Voor een heel jaar zou het om 62 overschrijdingen gaan. Europa staat vanaf 2005 slechts 35 overschrijdingen op jaarbasis toe.

Als we dit resultaat vergelijken met andere PM10-metingen uit het VMM-jaarrapport over 2001, blijkt dat de woonwijk in Aalter slechter scoort dan stedelijke meetplaatsen zoals Gent, Vilvoorde of Borgerhout met ongeveer 40 overschrijdingen, en veeleer in de buurt komt van metingen in industriezones, zoals Sint-Kruis-Winkel, Ruisbroek, Evergem en Zelzate met tussen de 60 en 90 overschrijdingen. Voor ozon werd de 8-uursgemiddelde EU-drempelwaarde ter bescherming van de gezondheid van de bevolking van 110 microgram per kubieke meter ook enkele malen overschreden.

Om te voldoen aan de Europese wetgeving inzake luchtkwaliteit moet de situatie op de E40 ter hoogte van Aalter dus worden gesaneerd. Mijnheer de minister, u bent verantwoordelijk voor de gewest-

wegen. Allicht is de situatie in Aalter symptoma-tisch. De kans lijkt vrij reëel dat de nieuwe Europese normen op veel meer plaatsen in de buurt van autosnelwegen in 2005 niet zullen worden gehaald, tenzij de komende jaren maatregelen worden getroffen om de luchtvervuiling door het verkeer op die plaatsen te verminderen. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen geldt de verkeersleefbaarheid, met daarin de factor luchtkwaliteit, overigens als één van de vijf strategische doelstellingen.

In Nederland liet de regering onder meer door het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie de vervuiling door het wegverkeer op de grote rijkswegen in kaart brengen. Het rijkswegen-net werd daartoe opgesplitst in 4.000 vakken van 1 tot 5 kilometer lang. Telkens werd de zone vastgelegd waarbinnen de luchtkwaliteitsnormen werden overschreden, aan de hand van de zogenaamde overschrijdingsafstanden. Langs 73 wegvakken viel de bebouwde omgeving binnen de vervuilde zones. Op 25 van die locaties ging het in totaal om 4.500 huizen, waarvoor de kwaliteitsnormen werden overschreden. Ook een aantal scholen bleken in de vervuilde zones te liggen.

Inzake luchtvervuiling door de autosnelwegen werden twee absolute blackpoints opgespoord : Rotterdam-Overschie en Amsterdam-West. De luchtvervuiling in Overschie bleek het grootst op een afstand van 250 meter van de autosnelweg. Het effect zou vergelijkbaar zijn met het meeroken van 17 sigaretten per etmaal. Een basisschool werd om die reden verplaatst.

Aan de A13 te Overschie werd inmiddels een gedeeltelijk saneringsplan uitgetest. De maximumsnelheid werd er omwille van de luchtkwaliteit teruggebracht van 100 naar 80 kilometer per uur. Twee vaste camera's, die de gemiddelde snelheid van wagens op het gereden traject controleren, werden ingesteld op een afstand van 1,6 kilometer van elkaar. Rijkswaterstaat mikte op een vermindering van de luchtvervuiling door het autoverkeer met 20 percent. Tegelijk wordt uitgetest of op deze wijze ook een vermindering van de CO2-uitstoot wordt bereikt in het kader van de doelstelling Verkeer uit het Nederlands klimaatplan.

Uit een voorlopig onderzoek van de milieudienst Rijnmond blijkt dat de snelheidsbeperking inderdaad leidde tot een verminderde uitstoot van stikstofdioxide en andere pollutanten. Andere saneringsmaatregelen die door het Centrum voor Energiebesparing en het Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek in Nederland worden genoemd

Malcorps

om de luchtvervuiling door autosnelwegen terug te dringen, zijn de verbetering van de doorstroming en de ontlasting via andere wegen, het omleiden van het vrachtverkeer, het plaatsen van luifels met afvoer van de vuile lucht, en de aanleg van tunnels of tunnelbakken.

Bovendien werd een reeks van aanbevelingen gedaan om in de toekomst het bouwen van woonhuizen, en zeker scholen of ziekenhuizen, in de vervuilde zones langs de autosnelwegen te vermijden. Dit zal allicht leiden tot grote discussies met projectontwikkelaars die voor hun projecten juist mikken op locaties vlakbij drukke in- en uitvalswegen. In Vlaanderen zal dat zeker niet anders zijn.

Eenzelfde discussie kunnen we voeren over geluidsnormen in de zones langs autosnelwegen. Het aantal overschrijdingen van de toegelaten waarden zal voor geluid allicht nog veel hoger liggen. Ook hier zijn de effecten op milieu en gezondheid voor de hand liggend.

Mijnheer de minister, wanneer zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen, met daarin het hoofdstuk verkeersleefbaarheid, klaar zijn ? Wanneer zal het door de regering definitief worden goedgekeurd en wanneer zal het vervolgens aan het parlement worden overhandigd ? Zal in het hoofdstuk verkeersleefbaarheid van het Vlaams Mobiliteitsplan, naar het hierboven geschetste Nederlandse model, een gebiedsgerichte benadering van de luchtkwaliteit in woonzones langs drukke verkeersassen worden opgenomen ? Zult u in overleg met uw collega van Leefmilieu, de luchtvervuiling door autoverkeer op autosnelwegen en de gevolgen daarvan voor de gezondheid van mensen die vlak naast autosnelwegen wonen, zo snel mogelijk in kaart laten brengen ? Bent u bereid te beslissen tot snelheidsbeperkingen of andere saneringsmaatregelen, om mensen die wonen of kinderen die school lopen vlakbij autosnelwegen, het recht op gezonde lucht te verzekeren ? Acht u het wenselijk om dergelijke concrete maatregelen waardoor ook de CO₂-uitstoot door autoverkeer op autosnelwegen kan worden verminderd, in te schrijven in het Vlaams Klimaatplan ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevindt zich nu bij de Inspectie van Financiën. We zullen

dat heel binnenkort terugkrijgen. Dan zullen we het bespreken in de regering.

Uit het strategische MER, uitgevoerd voor het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, blijkt dat de uitstoot van gasvormige pollutanten trendmatig sterk zal dalen tussen 1998 en 2010. Met de in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorziene maatregelen is de reductie nog iets meer uitgesproken. De verwachte emissiereducties bedragen 63 procent voor CO, 81 procent voor VOS, 90 procent voor lood, 61 procent voor NO_x, 84 procent voor SO₂ en 67 procent voor deeltjes.

De concentratie van kleine deeltjes door het wegvervoer in Vlaanderen zou dan dalen tot minder dan 4 microgram per kubieke meter. Enkel ter hoogte van de Vlaamse grootstedelijke gebieden met de hoogste concentraties aan verkeer wordt tussen 4 en 8 microgram per kubieke meter verwacht. Dat ligt ruim onder de verwachte toekomstige grenswaarde. Veiligheidshalve voorzien de beleidsvoornemens met betrekking tot de uitvoering van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen toch in een gebiedsgerichte benadering, niet alleen om natuur-of milieuproblemen, maar ook om specifieke mobiliteitsproblemen uit te klaren.

Momenteel wordt met de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer samengewerkt om de immissieproblematiek ten gevolge van het verkeer in kaart te brengen. Het doel van de studie is inzicht te verwerven in de te verwachten knelpunten voor luchtvervuiling ten gevolge van het verkeer, in zowel 2005 als 2010 in Vlaanderen, rekening houdend met de te bereiken grenswaarden van Richtlijn 1999/30/EG voor de immissie van de pollutanten NO_x en fijn stof. Aansluitend moet de studie ook maatregelen aanreiken om aan deze knelpunten en aan de grenswaarden van de vermelde richtlijn tegemoet te komen. Er moet een indicatie komen van het reductiepotentieel van deze maatregelen alsook een kostenraming van de verschillende voorgestelde maatregelen. Die studie werd gestart in januari 2003 en loopt 14 maanden. Op basis van de resultaten van de studie met betrekking tot de effectiviteit van de onderzochte maatregelen zal hieromtrent een beslissing worden genomen.

Conform de afspraken die werden gemaakt binnen het Vlaams Klimaatplan, zullen, na de goedkeuring van de beleidsvoornemens met betrekking tot de uitvoering van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement een inschatting maken van het reductiepotentieel van de verschillende maatregelen.

Stevaert

Maatregelen die op een kosteffectieve manier kunnen bijdragen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot zullen in het klimaatplan worden opgenomen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, u verwijst naar het hoofdstuk verkeersleefbaarheid uit het Vlaams Mobiliteitsplan. Er is inderdaad een strategisch MER uitgevoerd dat ervan uitgaat dat de uitstoot van schadelijke stoffen zal verminderen, maar we hebben dat niet helemaal in de hand. Er zou de komende jaren een trendbreuk totstandkomen. Er zijn ook federale maatregelen, verbeterde technieken, verbeterde brandstoffen, enzovoort. In 2005 treden de eerste Europese maatregelen in werking. Nu stellen we vast dat er een milieu- en gezondheidsprobleem is voor mensen die dichtbij autosnelwegen wonen.

Mijnheer de minister, uw antwoord op mijn vraag naar snelheidsbeperkingen is niet erg duidelijk. U zegt dat er een studie komt. Ik vind dat er niet alleen omwille van de verkeersveiligheid, maar ook omwille van het leefmilieu en de luchtkwaliteit op bepaalde plaatsen snelheidsbeperkingen moeten worden opgelegd. Maatregelen kunnen geval per geval worden bekeken. Ik hoop dat u dit zult overwegen.

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 financiering van voetpaden langs gewestwegen

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 financiering van voetpaden langs gewestwegen.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een vraag die te maken heeft met het snijpunt tussen de verantwoordelijkheden van gemeenten en de financiële verantwoordelijkheden van het gewest. Dat is iets wat u bijzonder interesseert. U besteedt bovendien veel aandacht aan wat er leeft op het werkveld. U aarzelt ook niet om in te grijpen als de administratie bepaalde standpunten verkondigt. Ik denk dan aan het standpunt van de administratie in verband met de taks op de wegen die worden gebruikt voor grote koersen. U hebt dat standpunt van tafel geveegd.

Ik wil hier een dossier aankaarten dat zeer veel gemeenten bezighoudt, en ik doe een beroep op uw goede wil om een doorbraak te forceren. Mijn vraag heeft concreet te maken met de verantwoordelijkheden van de gewesten en gemeenten met betrekking tot voet- en fietspaden.

De VVSG zwengelt dit dossier aan. Bovendien heeft een ambtenaar er uitspraken over gedaan. Blijkbaar heeft de VVSG u ook uitdrukkelijk verzocht om een en ander te bekijken en hebt u daar niet op gereageerd.

Een artikel van de VVSG in dat verband begint als volgt : 'De gemeenten betalen sinds jaar en dag de aanleg en het onderhoud van de voetpaden langs gewestwegen. Onlangs bleek dat dit vanuit juridisch oogpunt nochtans een taak is van het Vlaams Gewest, de beheerder van de wegen.' Sindsdien bestaat de grootste onduidelijkheid over de financiering van de voetpaden.

De juridische situatie lijkt me duidelijk. Het Vlaams Gewest is bevoegd voor gewestwegen, en dat beperkt zich niet enkel tot het autoverkeer. Die bevoegdheid heeft evenzeer te maken met voetpaden en fietspaden. Wie bevoegd is voor een weg, is uiteraard bevoegd voor alle weggebruikers. Het zou van groot cynisme getuigen mocht de ene weggebruiker belangrijker blijken dan de andere. Voetgangers en fietsers zijn even belangrijk als autobestuurders.

Het juridische aspect is één aspect, maar het convenantenbeleid is een ander. Er is inderdaad afgeweken van de normale juridische gang van zaken. Het Vlaams Gewest is bevoegd voor alles en betaalt alles. Via convenants of overeenkomsten kan inderdaad van een wettelijke regeling worden afgeweken. Nochtans worden hoe langer hoe meer vragen gesteld bij die praktijk.

Loones

De heer Truyen, burgemeester van As, is formeel en zegt in het artikel van de VVSG : 'Als de voetpaden wettelijk een bevoegdheid zijn van het gewest, dan is het gewest verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud. Wil men het anders, dan moet men de wet aanpassen.' Dat is een interessante stelling die de AWV heeft proberen te weerleggen.

Het afdelingshoofd Verkeerskunde, de heer Rouffaert, zegt dat er een onderscheid is : het autoverkeer is volgens hem bovenlokaal, terwijl de fietsers en de voetgangers lokaal zijn. Dat is een zeer betwistbare stelling, want voetgangers en fietsers steken ook wel eens gemeentegrenzen over. Bovendien kunnen we ons afvragen of die stelling wel in overeenstemming is met het verantwoordelijk zijn voor weggebruikers. Of er nu al dan niet een gemeentegrens wordt overschreden, verandert niets aan het karakter van een gewestweg in een bepaalde gemeente. Ik vraag me dus af of de houding van het afdelingshoofd Verkeerskunde juridisch kan worden gefundeerd. Het is toch zeker geen goede politieke houding.

Ik wil het ook even hebben over het groenonderhoud. Er worden steeds meer groenpartijen aangelegd langs gewestwegen. Het onderhoud daarvan valt in zeer grote mate ten laste van de gemeenten. Dat is meestal geen probleem, maar misschien is het goed in dit verband voor eens en voor altijd klare wijn te schenken.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen voor u, maar ik verwijt u niets. U zet immers het beleid van andere ministers voort. Het gaat eigenlijk niet over een politiek probleem op dit ogenblik, maar over een algemene regeling binnen Vlaanderen. We moeten nu toch eens een keuze maken, zodat we weten waar we aan toe zijn.

In een artikel van de VVSG komt een directeur-generaal aan het woord die zegt : 'Men beseft dat dit geen kwestie is van zwart of wit, van gewest of gemeente.' Volgens hem ligt de waarheid wellicht ergens in het midden. Daar kunnen we natuurlijk weinig mee aanvangen. Het gevaar is nu dat een aantal dossiers worden uitgesteld omdat gemeenten denken dat ze na verloop van tijd misschien wel geld voor hun voet- en fietspaden kunnen krijgen. Ze denken misschien dat het al dan niet verkrijgen van geld afhankelijk is van persoonlijke relaties en andere zaken.

Zeggen dat de waarheid ergens in het midden ligt, is gevaarlijk. Ik moet nu denken aan wat een gerenommeerd christen-democratisch voorman ooit zei : 'Er zijn er die zeggen dat Jezus bestaat en er zijn er die zeggen dat hij niet bestaat. De waarheid ligt dus waarschijnlijk ergens tussenin.'

Mijnheer de minister, wenst u daarover te overleggen met de VVSG ? Ik lees in het artikel van de VVSG dat ze u begin december 2002 een brief heeft gestuurd omdat ze een gesprek wensten. In het artikel staat te lezen dat u nog niet had geantwoord op het ogenblik dat het tijdschriftnummer werd afgewerkt. U moet op haar vragen ingaan om ervoor te zorgen dat de dossiers geen vertraging oplopen.

Kunt u begrip opbrengen voor de klachten van de gemeenten die niet langer akkoord kunnen gaan met de manier waarop voetpaden langs de gewestwegen worden gefinancierd ? Hoe beoordeelt u de klachten van sommige gemeenten over de gedeeltelijke financiering van de fietspaden langs gewestwegen ? De ene keer gaat het om 20 percent, de andere keer om 50. Bent u bereid om de onderhoudsfrequentie van rotondes en parkjes die door het gewest zijn aangelegd, te verhogen, zodat het onderhoud niet langer exclusief de taak is van de gemeentelijke groendienst ? Bent u bereid om overleg te plegen met de lokale overheden ? Werden reeds afspraken gemaakt in dat verband ? Hebt u al op de brief geantwoord ?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, mocht de heer Loones geen vraag om uitleg hierover hebben ingediend, dan zou de CD&V-fractie dat hebben gedaan. Op 10 december 2002 hebben we u in deze commissie al uitgebreid geïnterpeleerd over de vraag wie bevoegd is voor de financiering en de aanleg van de voetpaden. U hebt toen de gangbare praktijken vermeld, net zoals de heer Loones dat zojuist heeft gedaan.

Er is inderdaad briefwisseling geweest met de VVSG. Ik heb daarvan een verslag, en daaruit blijkt dat u hebt gezegd dat er niet alleen met algemene juridische principes rekening moet worden gehouden, maar ook met de sedert decennia gangbare praktijk.

Mijnheer de minister, vorige keer hebt u nogal uitgebreid geantwoord op mijn interpellatie, maar de moraal van het verhaal is dat er uiteindelijk niets zal veranderen. Het antwoord dat u aan de VVSG hebt gegeven, voldoet echter niet. Mijnheer de minister, ik heb het gevoel dat u de bui wel een beetje

Decaluwe

ziet hangen en daarom voorstelt om die afspraken in de toekomst verder te formaliseren via convenants. We kennen de problematiek van de mobiliteitsconvenants : niet alleen het Rekenhof, maar ook diverse gemeentebesturen maken daarbij de belangrijke opmerking dat het gaat om een modelakte die te nemen of te laten is. Dat convenant is niet op maat gesneden. In convenants zijn er normaal gezien twee gelijkwaardige partijen, maar bij het mobiliteitsconvenant is er totaal geen gelijkwaardigheid.

De vraag is waarom gemeenten steeds vrijwillig en zonder enig voorbehoud voor de voetpaden binnen de bebouwde kom zorgen. Volgens u is die reden duidelijk, namelijk het feit dat deze voetpaden louter ten goede komen aan de eigen inwoners. Dat klopt natuurlijk niet voor 100 percent. Wie weet wie een eigen inwoner is ? Wat is gemeentelijk belang ? Een vorige keer hebt u ook het voorbeeld gegeven van toeristen. De vraag is waar het gemeentelijk belang als dusdanig begint en eindigt. Er werd trouwens ook verwezen naar een aantal interne nota's van Openbare Werken, die toch ook betwijfelen of de gemeente hiervoor moet instaan.

Mijnheer de minister, belangrijk is dat het hier gaat om het principe van alles of niks. Ik geef u een voorbeeld. De VVSG heeft opmerkingen gemaakt over de retributie voor het privé- gebruik van voetpaden. Ik kan me nog vinden in de redenering dat voetpaden behoren tot de bevoegdheid van de gemeente. De retributie op die voetpaden, die werden gelegd op kosten van de gemeenten, komt echter niet ten goede aan de gemeenten. De inkomsten uit reclame op schuilhuisjes voor het openbaar vervoer of andere reclame, gaan bijvoorbeeld naar het gewest.

Het is natuurlijk het een of het ander. Als een gemeente zegt dat ze iets financiert, dan moeten ook alle inkomsten daaruit naar de gemeente gaan. De overheid kan niet van twee walletjes eten en iets niet financieren, maar er wel de inkomsten van binnenrijven. Dat is natuurlijk een punt waarover we absolute duidelijkheid moeten krijgen, zoals de heer Loones reeds zei. Ofwel wordt alles gefinancierd door de gemeenten en gaan alle opbrengsten integraal naar de gemeenten, ofwel wordt alles gefinancierd door het gewest en dan gaan alle opbrengsten naar het gewest. Ik denk dat de VVSG en ook de juridische dienst overschot van gelijk hebben. Daarover moeten we toch enige duidelijkheid kunnen krijgen. Er wordt voortdurend verwezen naar het kerntakendebate, en we hebben daar-

straks ook al verwezen naar Beter Bestuurlijk Beleid, maar dat is bij wijze van spreken wachten op Godot.

Mijnheer de minister, blijft u bij de stelling dat de gemeenten de aanleg van de voetpaden volledig voor hun rekening moeten nemen ? Bent u bereid een overeenkomst na te streven met de steden en gemeenten, zonder een voorstel dat te nemen of te laten is ? Bent u bereid om de verschillende aspecten van gewestwegen, zoals onderhoud, afwateringsputjes, voetpaden en fietspaden, te bespreken binnen het kerntakendebate en om daarover absolute duidelijkheid te creëren ? Gaat u akkoord met de stelling dat fietspaden langs gewestwegen tot de bevoegdheid en tot het takenpakket van het gewest behoren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, bij de bepaling van de kostenverdeling voor de aanleg en het onderhoud van de voetpaden wordt, behalve met juridische principes, ook rekening gehouden met praktijken die sedert decennia gangbaar zijn. Algemene juridische principes staan afwijkende overeenkomsten tussen partijen immers niet in de weg.

Wat de voetpaden betreft, bestaan er sedert decennia afspraken dat de gemeenten binnen de bebouwde kom zorgen voor de aanleg en het onderhoud ervan. Via deze weg kan een oplossing worden geboden aan feitelijke situaties op het terrein waarvoor de zuivere toepassing van algemene wettelijke uitgangspunten minder werkbaar en geschikt is.

De afspraken inzake voetpaden zijn onder meer gebaseerd op omzendbrieven, waarvan de eerste dateert van 28 april 1883. De omzendbrief die nu wordt toegepast, is die van 16 november 1983. Het is dan ook niet verwonderlijk dat professor Was-tiels in zijn handboek *Wegenrecht* uitdrukkelijk vermeldt dat de gemeenten zorgen voor de aanleg van voetpaden. Het is dezelfde afsprakenregeling die is opgenomen in het convenantenbeleid. Het convenantenbeleid heeft met andere woorden geen nieuwe principes inzake de aanleg van voetpaden ingevoerd.

De reden waarom de gemeenten steeds vrijwillig, zonder enig voorbehoud, voor de voetpaden binnen de bebouwde kommen hebben gezorgd, is duidelijk. De gemeente heeft er immers zelf alle baat bij dat voetpaden worden aangelegd en onderhouden voor het comfort en de veiligheid van haar

Stevaert

burgers en bezoekers. Door deze werkwijze kunnen de gemeenten bijvoorbeeld ook zelf het materiaal kiezen dat wordt gebruikt voor de voetpaden en dat meestal aansluit bij de gebruikte materialen voor de gemeentelijke infrastructuur, zoals markten en pleinen. Op deze wijze kan elke gemeente een eigen invulling geven aan het imago dat ze wil uitstralen. Omdat de voetpaden dus overduidelijk van gemeentelijk belang zijn, is het, zoals ik destijds reeds heb gesteld, niet meer dan logisch dat de gemeenten zelf instaan voor de aanleg en het onderhoud ervan.

De geschetste redenering met betrekking tot de voetpaden geldt niet, of in veel mindere mate, voor de fietspaden. Ook wat deze infrastructuur betreft, blijft de houding van het Vlaams Gewest ongewijzigd. Het uitgangspunt bij de uitvoering van het Vlaams fietsbeleid is om zoveel mogelijk de krachten te bundelen en waar mogelijk tot samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de gemeenten te komen.

Bij de aanleg van fietspaden langs gewestwegen kan gebruik worden gemaakt van module 13 van de mobiliteitsconvenants. Via het toekennen van een investeringssubsidie wordt de lokale overheid geëngageerd om het fietsbeleid van het gewest op haar grondgebied te ondersteunen. De gemeente ontvangt 80 percent of 100 percent van de totale kostprijs als ze een fietspad langs een gewestweg aanlegt. De tegemoetkoming bedraagt 100 percent als het fietspad is opgenomen in de lijst van prioritaire fietspaden en 80 percent als dit niet het geval is. In het laatste geval draagt de gemeente dus 20 percent van de kostprijs, maar daar staat tegenover dat de aanleg van deze fietspaden aanzienlijk wordt versneld. Voor de uitwerking van deze subsidiedossiers kunnen de gemeentebesturen zich laten ondersteunen door een studiebureau. Vermits het Vlaams Gewest een inbreng doet in de totale kostprijs, worden deze studiekosten eveneens gesubsidieerd door het Vlaams Gewest.

Het doorschuiven van de werklast naar de gemeentebesturen moet dan ook worden genuanceerd en staat zeker in verhouding tot de versnelling die kan worden bereikt inzake de aanleg van fietspaden. Die versnelde aanleg was trouwens ook een vraag van heel wat gemeenten.

Ten slotte kan ik nog stellen dat de fietspaden die via deze subsidieregeling langs de gewestwegen door de gemeente worden aangelegd, volledig door het Vlaams Gewest worden onderhouden, zoals dat

het geval is voor andere fietspaden langs gewestwegen.

Wat het onderhoud van rotondes en parkjes betreft, kan ik u mededelen dat de administratie Wegen en Verkeer in haar onderhoudsbestekken de frequentie bepaalt van de verschillende onderhoudsbeurten. Deze onderhoudsbeurten worden binnen één bestek voor één soort werk zoveel mogelijk op elkaar afgestemd om een zo uniform mogelijk wegbeeld te bekomen. Indien een gemeente vindt dat de frequentie voor bijvoorbeeld het groenonderhoud toch te laag zou liggen, kan zij via module 6 van het mobiliteitsconvenant zelf instaan voor deze onderhoudswerken in ruil voor een financiële tegemoetkoming die overeenkomt met de gestandaardiseerde kostprijs voor het uitvoeren van dergelijke onderhoudswerken door het Vlaams Gewest. Indien een gemeente omwille van specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld om toeristische redenen, het onderhoud van haar gewestwegen op een specifiek hoger niveau wil tillen, aangepast aan het karakter van de gemeente, kan ze dit dus doen door zelf in te staan voor het onderhoud en bovenop de financiële inbreng van het Vlaams Gewest een eigen bijkomende inspanning te leveren.

Ik denk dat we hier bijzonder voorzichtig moeten zijn, mevrouw de voorzitter, en de zaken goed van elkaar moeten scheiden. Ik denk dat over de gewestwegen zelf geen discussie bestaat. Wat de fietspaden betreft, herhaal ik nogmaals de Vlaamse overheid instaat voor 100 percent van de kosten daarvoor. Ik zeg enkel dat een gemeente de aanleg van fietspaden kan versnellen indien ze zelf voor 20 percent van de kosten instaat. Als een gemeente dan bijvoorbeeld een totaalplan Fiets opmaakt, kan ze over heel haar grondgebied een fijnmazig netwerk van fietspaden bekomen.

Ook wat het groenonderhoud betreft, denk ik dat we in heel Vlaanderen dezelfde lijn moeten aanhouden. Er zijn natuurlijk gemeenten, bijvoorbeeld kustgemeenten, die eenjarige bloemen aanplanten langs gewestwegen. Het is niet de taak van het Vlaams Gewest om dergelijke aanplantingen te doen in heel Vlaanderen, we moeten dat aan de gemeenten overlaten. De aanleg van de voetpaden is een taak van de steden en gemeenten. Daarover kan geen discussie bestaan. Gelukkig hebben we de convenants. Op juridisch vlak heeft een rechter op een bepaald moment geoordeeld dat we verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor een ongeval, behalve als er een convenant is, want dan is de gemeente verantwoordelijk. Ik wil dat zo houden.

Stevaert

De suggestie van de heer Decaluwe is heel correct. We moeten een en ander niet overhevelen naar het gewest. Als de gemeente opdraait voor de kosten van voetpaden, dan moet ze ook de opbrengsten van installaties op die voetpaden krijgen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, dat laatste element is van belang, en we nemen er akte van. Mijnheer de minister, wat u zegt over de voetpaden, is wat de administratie voorhield, maar die administratie heeft wel voorgesteld om de onderhandelingen aan te vatten. Een voorstel was om een soort vergoeding voor de aanleg van fietspaden te bedingen binnen de convenant, zoals nu gebeurt met wegverlichting. Het is inderdaad goed dat de gemeenten zelf kunnen kiezen hoe hun patrimonium er moet uitzien.

Ter gelegenheid van het openen van een gewestweg door een minister, heeft een kustgemeente ooit een paar duizend eendagsbloemen laten aanplanten. Dat is van het goede te veel. Dat was in de golden sixties, dat zou nu niet meer lukken. Gemeenten moeten daarin vrij zijn, maar we zouden een vergoeding kunnen bedingen. Als dat niet gebeurt, moet er snel klaarheid komen.

Nu zijn er soms overeenkomsten voor vergoedingen langs gewestwegen. De praktijk bestaat reeds. De gemeenten krijgen een basismateriaal en betalen een surplus als ze beter materiaal willen. We moeten daarin rechtlijnigheid brengen. Mijnheer de minister, uw antwoord is duidelijk, maar ik weet niet of het veel zal veranderen voor het werkveld.

Minister Steve Stevaert : Mijn politiek standpunt blijft dat het volledig voor en ten laste van de gemeente is. De inkomsten moeten volledig voor de gemeente zijn. Er moet wel een toelating worden bekomen van het gewest, omdat er problemen kunnen zijn met de zichtbaarheid.

De heer Carl Decaluwe : U zegt dat er niet meer kan worden gediscussieerd. Dat is uw verantwoor-

delijkheid. Als de gemeenten moeten blijven financieren, dan is het maar de vraag of het voetpad wel of niet van het gewest is.

Mijnheer de minister, de Vlaamse regering discuteert al jaren over de hoogte van de retributies voor de reclames langs de gewestwegen. Als ik het goed begrijp, bent u bereid om vrijstelling van retributie te geven als het gaat over gemeentelijke stoepen, zelfs langs gewestwegen.

Minister Steve Stevaert : Ik wil een snijlijn die zo duidelijk mogelijk is voor mijn opvolgers. De aanleg van de voetpaden is de bevoegdheid van de gemeenten. De ondergrond blijft echter eigendom van het gewest. Naar aanleiding van vragen van de heer De Roo heb ik geantwoord dat retributies die worden geïnd op de ondergrond in gemeentelijke kernen kunnen worden geristorneerd aan de gemeenten.

Nu worden vragen gesteld over de bovengrondse retributies, maar wij willen de ondergrondse retributies ter beschikking stellen van de gemeenten, afhankelijk van de mate waarin er voetpaden werden aangelegd door de gemeenten. We moeten nagaan hoe we retributies kunnen ristorneren, want dat kan een belangrijke bron van inkomsten zijn voor gemeenten die veel gewestwegen op hun grondgebied hebben. Bovendien zal er dan steun voor die retributies komen vanuit de VVSG. De Vlaamse overheid hoeft trouwens niet steeds de verliezer te zijn : er kan ook een win-winsituatie ontstaan.

De heer Carl Decaluwe : Ik denk dat het aanleggen van voetpaden duurder is dan reclame.

Minister Steve Stevaert : Dat is niet steeds het geval.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.40 uur.*
