

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



Zitting 2002-2003

29 april 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de regionale luchthavens
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpooldatabank

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over voetpaden langs gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortocht door Herselt-Centrum (N19) en een mogelijke ringweg of verbindingsweg

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van de fly-over aan Geel-Punt en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stopzetten van de informatiecampagne rond de werken op de Antwerpse ring

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de wegenwerken aan de autosnelweg E17 ter hoogte van Waasmunster

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 29 april 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.07 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de regionale luchthavens

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de regionale luchthavens.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het regionale luchthavenbeleid is in de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie een onderwerp dat om de haverklap terugkomt. De voorbije jaren was het beleid terzake gebaseerd op een nogal onduidelijke visie op de toekomst van de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen, een verwijt dat evenwel niet aan deze minister gericht is. Er werd terzake ook geen visietekst aan het parlement overgemaakt in de vorm van een beleidsbrief regionale luchthavens of in de vorm van een hoofdstuk regionale luchthavens in de beleidsbrief openbare werken. Daardoor was het voor ons steeds gissen naar de visie van de Vlaamse regering op het regionaal luchthavenbeleid.

Er werd ondertussen wel beslist om een Vlaams Forum Luchtvaart op te richten : een overlegorgaan dat een visie op de toekomst van de regionale luchthavens zou kunnen opstellen. Sinds 2001 werd hiervoor in een krediet voorzien op de begroting. Op 10 juni 2002 werd dit forum opgestart, doch veel werd hiervan nog niet vernomen. Misschien komt u vandaag wel met een primeur af. Er werd nochtans een eindrapport aangekondigd over een

sociaal-economische doorlichting van de luchthavens van Oostende : een rapport dat gezien de actualiteit mogelijk interessante gegevens zou kunnen opleveren. Tegen 2004 – het begin van de nieuwe legislatuur – zou het forum een eindrapport opstellen met een strategische visie op lange termijn over de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens in Vlaanderen.

Mijnheer de minister, op 31 mei 2002 werd door uw voorganger beslist om de eerder aangegane managementcontracten van Deurne en Oostende te verbreken. Dat gebeurde net toen we met deze commissie in Singapore vertoefden. Minister Stevaert verkondigde toen dat er inderdaad iets loos was, iets wat we reeds in tal van vragen om uitleg en interpellaties aan de kaak hadden gesteld. Uiteindelijk kregen we dus toch gelijk. Toen werd namelijk aangekondigd dat binnen de dertig dagen een nieuwe bestuursvorm voor de luchthavens naar voren zou worden geschoven. Dit leidde tot de regeringsbeslissing van 19 juli 2002 om algemene directeurs aan te stellen. Tot op heden werden deze directeurs – volgens onze informatie – echter nog niet aangesteld, maar dat zou op korte termijn gebeuren. Ik herinner me zelfs goed dat in antwoord op diverse vragen om uitleg en interpellaties het woord 'eerdaags' werd gebruikt.

In de begroting 2003 werd in 375.000 euro voorzien om onder andere schadevergoedingen ten gevolge van het opzeggen van de managementcontracten te betalen. Naar verluidt zou evenwel een veelvoud van dat bedrag nodig zijn ; er wordt zelfs gesproken over het viervoudige.

In de managementcontracten werd bepaald om per luchthaven een strategisch plan op te stellen. Hoewel de managementteams daarvoor slechts een half jaar de tijd kregen en de periode hiervoor was overschreden op het moment dat de contracten werden verbroken, lijken er momenteel geen strategische plannen beschikbaar voor de luchthavens.

Decaluwe

Vermoedelijk is dit te wijten aan het onduidelijke statuut en aan de onduidelijkheid qua bevoegdheden die de managers toebedeeld kregen. Na het verbreken van de contracten is het nog steeds wachten op een toekomstvisie op de luchthavens.

Na het laten betijen tijdens de voorgaande jaren is er plots heel wat beweging gekomen in het regionaal luchthavenbeleid. Onder impuls van politici van buiten de Vlaamse regering werd een contract opgesteld met de bekende low-costmaatschappij Ryanair. Federaal minister Vande Lanotte heeft zelfs gesteld dat er voor Oostende en Wevelgem geen enkel probleem is. Hij had het in dat verband over 'een gezamenlijke structuur, een koepel'. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

Een en ander heeft dus ook gevolgen voor de luchthaven van Wevelgem, waar ook uw gemeente bij betrokken is. Ook daar is men zich in het kader van het nieuwe decreet op de intercommunales aan het voorbereiden op die structuur. Dergelijke uitspraken worden ook daar goed beluisterd en ook daar wacht men op enkele concrete initiatieven.

In de pers verschenen bovendien berichten over andere luchtvaartmaatschappijen die nu dezelfde voordelige tarieven willen afdwingen. Vanuit de administratie werd het signaal gegeven dat dit zowel voor Oostende als Antwerpen mogelijk is, indien zij ook dezelfde baten kunnen opleveren als Ryanair. Bovendien gaat het niet enkel over lijnvluchten, maar ook over charters.

Vandaar dat er toch wel duidelijkheid moet komen van Ryanair blijkbaar vanaf 1 mei dat op Oostende vliegt. De discussie hierover is al naar voren gebracht. Met welk type van vliegtuigen zal men vliegen? Zullen het geluidsarme vliegtuigen zijn of de lawaaierige Boeings 737-200? Hoe is dat contract tot stand gekomen?

Het is opnieuw in de actualiteit, en er is blijkbaar weer wat geloof – vooral in Oostende – dat er een stijgende trafiek op komst is. Ondertussen werden de werkingskosten en de eigen investeringen maximaal beperkt. Sinds 1 april werden de luchthavenvergoedingen verhoogd. In Antwerpen werden de luchthavenvergoedingen voor trainingsvluchten op 1 januari 2003 gevoelig verhoogd. De stijgende kosten en dalende inkomsten lagen aan de basis van deze besparingsmaatregel.

Met het aantrekken van nieuwe trafieken naar de luchthaven van Oostende – mogelijk het begin van

meer – kan men zich de vraag stellen of het beperken van de werkingskosten en investeringen wel gehandhaafd kan worden. Ondertussen blijkt er ook een enorm grote onduidelijkheid te bestaan over de ingrijpende investeringen die in Deurne zouden moeten gebeuren, met name de ondertuning van de Krijgsbaan.

Mijnheer de minister, op de Vlaamse regering zijn op 31 januari 2003 documenten besproken waar men heeft gevraagd om aan de PMV de volgende opdrachten te geven: ten eerste om binnen bepaalde voorwaarden verkennende gesprekken te voeren om zakelijke partners te vinden omtrent een publiek-private samenwerking voor de ondertuning van de Krijgsbaan te Deurne, en ten tweede om ook binnen zes maanden een economisch overheidsinstrumentarium aan de Vlaamse regering voor te leggen inzake hoe dit operationeel zou worden. Als men vanaf 19 juli 2002 zes maanden bijtelt, betekent dit dat men begin 2003 een beslissing moest hebben.

Mijnheer de minister, over de luchthaven van Deurne is al enorm veel gedebatteerd en ik heb er al enorm veel over gelezen. Ik spreek me totaal niet uit over verlenging of verkorting van de startbaan. Wel kunnen er ernstige vragen gesteld worden over de constructie van de inbreng van middelen uit de privé-sector. Men zegt dat er bij de ondertuning van de Krijgsbaan een inbreng nodig is van 12,5 miljoen euro van de privé-partners. Dat betekent dat men ervan uitgaat dat die tunnel maar 25 miljoen euro zal kosten. In nota's, uitgaande van de administraties tot studiebureaus en dergelijke, spreekt men duidelijk over een investering van minstens 34,3 miljoen euro, en ik meen zelfs zonder BTW. Het verschil tussen 34,3 en 25 miljoen euro is minstens 9,3 miljoen euro. Hiervoor rekent men op de meerwaarde gerealiseerd door de verkoop aan gronden aan 100 euro per vierkante meter. Die gronden worden door de Vlaamse overheid ingebracht aan 38 euro per vierkante meter.

Mijnheer de minister, als deze constructie gerealiseerd zou worden – en dat staat toch in de stukken die op de Vlaamse regering zijn geweest op 31 januari 2003, maar waarover nog geen beslissing is gevallen – dan denk ik dat geen enkele bedrijfsrevisor dit zal aanvaarden. Overeenkomstig de vennootschapswetgeving moet men immers voor de waardering van inbreng in natura een aantal spelregels volgen.

Waarom heeft de Vlaamse overheid een PPS-constructie nodig om desgewenst een meerwaarde op

Decaluwe

haar patrimonium te realiseren ? Het gaat over een constructie waarbij snel duidelijkheid moet komen, waarbij men meer dan 25 miljoen euro zal investeren en waarbij men ernstige vragen kan stellen vanuit de vennootschapswetgeving over de inbreng van de gronden van de overheid.

Volgens de berichten in de pers komt de inbreng van de privé-sector vanuit de diamantsector, het havenbedrijf en de provincie. Ik vraag me af of een inbreng van het havenbedrijf wel in overeenstemming is met artikel 6 van het Havendecreet van 2 maart 1999. Men kan er verschillende interpretaties aan geven. De minister moet hier zeer snel duidelijkheid over creëren.

Mijnheer de minister, ik wil u enkele vragen stellen omdat het regionaal luchthavenbeleid enorm veel vragen oproept waar vandaag dringend duidelijkheid over moet komen. Eind 2002 stelde uw voorganger dat er geen euro schadevergoeding zou moeten worden betaald ten gevolge van het opzeggen van de managementcontracten. Kan deze stelling vandaag nog hardgemaakt worden ? Ik hoor dat het bedrag van de schadevergoeding die de schuldeisers naar voren schuiven, tot in de tientallen miljoenen gaat. Wat is de raming van de Vlaamse regering ?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het beheer van beide luchthavens ? Federaal minister Vande Lanotte zegt dat dit pure verkiezingstalk is van de regionale pers. Als dit zo is, zullen we dit op de juiste manier moeten interpreteren. Blijft de huidige beheersvorm van de DAB's behouden ? Wordt het systeem van enveloppenfinanciering, zoals afgesproken in het luchthavenakkoord van 2000, gehandhaafd ? Wanneer worden de directeurs aangeworven ? Op 25 maart verklaarde men dat dit eerstdaags zou gebeuren. Zullen ze ingepast worden in het huidig personeelskader ?

Er is ook het ontwerp van decreet van 4 maart 2003 over de nieuwe structuren. Ik stel me daar vragen bij. Daarin gaat het over de opdracht van het eigen vermogen Luchthaven Antwerpen en het eigen vermogen Luchthaven Oostende, en de inspectie en de beveiliging van de luchthaven, met uitzondering van de exploitatie en de investeringen. Er worden nogal merkwaardige opsplitsingen gemaakt. Waarschijnlijk wordt rekening gehouden met een bepaald personeelsorganigram. Dit ontwerp bevat een aantal merkwaardige elementen, die haaks staan op de nota van de Vlaamse regering van 31 januari 2003. Hoe zal alles concreet

worden ingepast in het huidig personeelskader ? Men kan immers pas directeurs aanwerven nadat dat het ontwerp is goedgekeurd.

Tot voor kort leek de toekomstvisie op de regionale luchthavens veeleer gericht op een status-quo. Sinds de bekendmaking van de komst van Ryanair naar Oostende lijkt men een meer offensieve houding aan te nemen. Mijnheer de minister, welke toekomst stelt u voorop voor de beide regionale luchthavens in Vlaanderen ? Mogen de luchthavens verder groeien ? Indien ja, hoe valt dit te rijmen met het terugdringen van de exploitatiekosten en de investeringen ?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ondertunneling van de luchthaven van Antwerpen ? Bent u het ermee eens dat deze ondertunneling onontbeerlijk is voor het voortbestaan van de luchthaven, gezien de nieuwe ICAO-veiligheidsnormen ? Er moet nu worden voorzien in uitloopstroken van 150 meter aan het begin en het einde van de piste. De facto wordt de piste daardoor ingekort. Wanneer wordt deze knoop definitief doorgehakt ?

Mijnheer de minister, ik heb een technisch rapport van het studiebureau Technum bij me, waarin de minimale pistevereisten staan. Als ik het goed begrijp, is een ondertunneling niet voldoende. Daarover moet snel duidelijkheid worden geschapen.

Hebben andere luchtvaartmaatschappijen in navolging van Ryanair reeds vragen gesteld om eenzelfde korting te krijgen op de luchthavens ? Onder welke voorwaarden kunnen ze eventueel van deze korting genieten ? Heeft de administratie of het kabinet reeds gesprekken gevoerd met andere luchtvaartmaatschappijen ? Indien ja, wat was het resultaat ?

Welke kortingen geniet Ryanair precies op de bedragen zoals vastgelegd bij ministerieel besluit van 19 februari 2003 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven van Oostende ? Hoe kan hiervan worden afgeweken ? Werd het contract reeds ondertekend ? Uit de contacten die ik gisteren had, zou blijken dat dit nog niet is gebeurd. Indien dat klopt, waarom is dat zo ? Welke oplossing denkt de Vlaamse regering eventueel te kunnen bieden ?

Kunt u me een bondig overzicht geven van de werkzaamheden van het Vlaams Forum Luchtvaart ? Heeft dat reeds rapporten afgeleverd en/of adviezen aan de regering geformuleerd ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zal het vooral hebben over de problematiek van de Antwerpse luchthaven. U kent echter onze houding over Ryanair. We hebben een voorstel van resolutie ingediend in verband met vluchten over korte afstanden. Die discussie zullen we later wel voeren.

Wat de Antwerpse luchthaven betreft, is er wel een akkoord over de financiering van de ondertunneling van de Krijgsbaan. Eigenlijk gaat het daarbij om een publiek-publieke samenwerking. Het is eigenaardig dat het provinciebestuur en het havenbedrijf erbij betrokken worden. Zijn dat privé-partners ? Diamantairs allicht wel. Hoe moeten we die zaak evalueren ? Gaat het niet om een zwaktebod ? Blijkbaar is de privé-sector niet wild enthousiast, waardoor men een aantal semi-publieke partners moet aantrekken om de zaak rond te krijgen.

Binnen de Vlaamse regering is er een akkoord over het behoud van de zakenluchthaven. Dat is niet het geval voor de ontwikkeling van een uitgebreid airport business center op de terreinen van de luchthaven. Op die manier denkt men misschien een voorafname te doen op de nabestemming. Oorspronkelijk dacht men aan een park. Sommigen dromen nu van een grote KMO-inplanting op de plaats van de huidige luchthaven. Daarover is er echter geen akkoord.

Bij het voorstel dat wordt verdedigd door het Vlaams Economisch Verbond, staat of valt alles met de andere ontwikkelingen op de luchthaven. Die zijn misschien niet eens luchthavengebonden. Een andere toekomst voor de site stelt weer andere problemen, zoals bijvoorbeeld de ontsluiting, het doortrekken van de Diksmuidelaan tot aan de Krijgsbaan, enzovoort. Ook daarover is er geen overeenkomst.

Ten slotte wens ik de aandacht te vestigen op de verkeersproblemen op de Krijgsbaan. De enige plaats waar er geen problemen zijn, ligt net op dat stuk. Een groot deel van de R11 tussen Wilrijk en Hoboken is vernieuwd. Voor de doortocht door Borsbeek en Mortsel zijn er echter nog heel wat investeringen nodig voor veilige fietspaden, het verkeersveilig maken van kruispunten, enzovoort. Er is een project om de afgebroken brug te herstellen, althans voor de zwakke weggebruikers.

Ook aan het rond punt van Wommelgem zijn er problemen. Er wordt nu gewerkt aan fietstunnels

en dergelijke. De druk op het rond punt zal in de toekomst echter nog toenemen, zeker als er zich nog meer KMO's vestigen ter hoogte van Wommelgem en Ranst. Als er nog een groot KMO-terrein ontstaat op de terreinen van de luchthaven van Deurne, dan zal het rond punt het verkeer niet meer kunnen slikken.

In eerste instantie moeten we aandacht hebben voor de problemen op de Krijgsbaan, voor de verkeersmoeilijkheden, de zwarte punten. De ondertunneling van dat deel hebben we juist niet nodig om de Krijgsbaan veiliger te maken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, op het vlak van de afhandeling van de managementcontracten voor de luchthavens, welke door de Vlaamse regering werden opgezegd, is momenteel nog geen definitieve beslissing mogelijk. In eerste instantie wordt ernaar gestreefd tot een dading te komen waarbij de managers vergoed worden voor de geleverde prestaties, voor de kosten verbonden aan de opzegging van de overeenkomst en voor de winstderving als gevolg van de vervroegde opzegging, zoals wettelijk bepaald. Er is dus geen sprake van het toekennen van enige schadevergoeding. Deze dadingen zijn nog in behandeling. In het kader van de budgetcontrole is in een bedrag voorzien dat, rekening houdend met de stand van de besprekingen, alvast moet volstaan om de mogelijke kosten van een dading ten laste te nemen. Het gaat om 1.189.000 euro. Het dekt eveneens de kosten tot aanwerving van een algemeen directeur op elke luchthaven.

De beheersvorm van de luchthavens als dienst met afzonderlijk beheer blijft behouden. De aan te stellen algemeen directeurs krijgen echter de uitdrukkelijke opdracht om een wijziging van de beheersvorm te onderzoeken waarbij ook de privé-sector zou worden betrokken. De algemeen directeurs worden contractueel personeelslid van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De bevoegdheden zijn gepreciseerd in het besluit van de Vlaamse regering van 22 november 2002 tot wijziging van het besluit van 8 juni 1994 betreffende het financiële en materiële beheer van de luchthavens van Antwerpen en Oostende.

Het systeem van enveloppenfinanciering blijft in principe behouden en geldt nog steeds als uitgangspunt voor de opmaak van de begroting. De veelvuldige ontwikkelingen in de sector van de luchtvaart, die ook een weerslag hadden op de luchthavens van Antwerpen en Oostende, hebben echter

Bossuyt

interne verschuivingen noodzakelijk gemaakt. Het investeringsprogramma werd dan ook beperkt om meer middelen vrij te maken voor de exploitatie. Deze beperking was mogelijk door het uitstellen van de verlenging van de taxiweg op de luchthaven van Oostende. Voor Antwerpen ging het om een minieme reductie van het investeringsprogramma. Voor de toekomst is een herziening van de destijds vastgestelde enveloppen noodzakelijk, uitgaande van de reële investerings- en exploitatienoden, de nieuwe vereisten op het vlak van luchthavenbeveiliging en de algemene evolutie van de conjunctuur in de luchtvaart.

De komst van Ryanair zal uiteraard een nieuwe impuls geven aan het gebruik van de luchthaven van Oostende. De betekenis van het project ligt in de eerste plaats in het opnieuw tot stand komen van een dagelijkse passagiersverbinding met Engeland. Dit project moet ook gezien worden in het licht van de verdwijning van de bootverbinding tussen Oostende en Dover in 2002. Voor de luchthaven is de verdere ontwikkeling van het vrachtverkeer en van het chartertoerisme echter evenzeer van belang. Ook op dit vlak werden de laatste maanden nieuwe initiatieven genomen of hebben luchthavengebruikers een verdere uitbouw van hun activiteit aangekondigd.

Sinds meerdere jaren wordt bewust een politiek van diversificatie van de activiteit nagestreefd, waarbij de klemtoon niet langer uitsluitend op de luchtvracht wordt gelegd. De luchthavens krijgen de mogelijkheid om verder te groeien binnen de huidige configuratie of bruikbare startbaanlengte en binnen de beperkingen die zijn opgelegd in de milieuvergunning. Deze beperkingen belemmeren de verdere groei niet. De groei moet meer eigen inkomsten opleveren waardoor de financiële afhankelijkheid van de overheid wordt verminderd. Een doelstelling op termijn is immers dat de luchthavens op financieel vlak meer autonoom worden, behalve dan op het vlak van de investeringen in de basisinfrastructuur en sommige opdrachten inzake beveiliging.

Dan was er nog een vraag over de ondertunneling. Deze materie valt onder de bevoegdheid van minister Van Mechelen. We houden ons aan de PPS-formule waarbij de helft door de overheid wordt gefinancierd en de helft door de privé-sector.

Naar aanleiding van de overeenkomst met Ryanair hadden mijn kabinet en de administratie ook contact met andere maatschappijen die de luchthavens

van Antwerpen en Oostende gebruiken. Deze gesprekken worden voortgezet. Tot op heden zijn nog geen concrete projecten ingediend. Geïnteresseerde maatschappijen kunnen vergelijkbare voorwaarden krijgen indien ze een soortgelijk programma aanbieden waarvan dezelfde positieve neveneffecten mogen worden verwacht, onder meer op het vlak van het inkomend toerisme. Het is daarbij niet evident dat de voorwaarden die voor Oostende van toepassing waren, ook automatisch in Antwerpen gelden. De luchtvaartmarkt van de beide luchthavens, en bijgevolg ook het commerciële risico dat een luchtvaartbedrijf moet nemen, is voor beide gevallen totaal verschillend.

Verder kan ik meedelen dat het ministerieel besluit van 19 februari 2003 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen in artikel 13, paragraaf 6, in de mogelijkheid voorziet om voor belangrijke programma's, die de promotie en de ontwikkeling van de luchthaven ten goede komen, een specifieke overeenkomst af te sluiten. Het project van Ryanair is duidelijk in dit geval. De waarde van de korting die aan Ryanair werd toegekend, is een commercieel vertrouwelijk gegeven. Het gaat over commerciële onderhandelingen die nog lopend zijn. Laat de mensen die onderhandelen, dus in normale omstandigheden onderhandelen. Ik vertrouw erop dat het Rekenhof wel zal controleren of hetgeen daar gebeurd is, wel oorbaar is.

In antwoord op uw laatste vraag deel ik u mee dat het Vlaams Forum Luchtvaart werd geïnstalleerd op 10 juni 2002. Het wordt voorgezeten door professor Wymeersch. Tot op heden hebben vijf plenaire vergaderingen plaatsgevonden. De eerste drie vergaderingen werden vooral gewijd aan het inwinnen van informatie, zowel over de Vlaamse regionale luchthavens – Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem – als over het luchthaven- en luchtvaartbeleid in de ons omringende regio's. Aldus kwam het luchtvaartbeleid in Nederland en in Wallonië uitdrukkelijk ter sprake. Daarnaast werd een inzicht gegeven in de ontwikkeling van het Europese hogesnelheidsnet per spoor.

In een tweede fase werden een aantal thema's ontwikkeld die specifiek op de Vlaamse situatie betrekking hebben en die deel kunnen uitmaken van het eindrapport. Hierbij werd ook speciale aandacht besteed aan de milieuaspecten, waaronder de geluidshinder. Vanaf juni zal het forum de bespreking van het eindadvies aanvangen. Deze bespreking zal, gelet op de omvang van het thema, meerdere maanden in beslag nemen. Een afzonderlijke werkgroep van het forum bespreekt momenteel ook de problematiek van de kleine luchtvaart, de

Bossuyt

zogenaamde general aviation, en van de opleidingen in de luchtvaartsector. Het forum heeft de intentie om tijdig een globaal advies aan de Vlaamse regering te bezorgen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u hebt een aantal essentiële vragen handig ontweken. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de problematiek van de directeurs, een problematiek die ons sterk interesseert. Ik vraag me nog steeds af wat 'eerdaags' nu precies betekent. Ik vraag me ook nog steeds af hoe die directeurs ingepast zullen worden in het huidige personeelskader.

Ook wat de ondertunneling van de Krijgsbaan betreft, blijf ik op mijn honger zitten. Uw antwoord op dat vlak was eigenlijk voorspelbaar. Ik zal niet nalaten minister Van Mechelen hier verder over te ondervragen en bij hem de problematiek van de waardering van de gronden aan te kaarten. Toch zijn de regionale luchthavens, net zoals de havens, ook uw bevoegdheid. Ik verwijs in dit verband ook naar de interpretatie van artikel 6. De vraag is of een en ander al dan niet kan, en in dat verband is uw antwoord bijzonder belangrijk.

Ik geef toe dat we met die PPS-constructie in het vaarwater van minister Van Mechelen zitten, wat niet wegneemt dat u bevoegd bent voor de regionale luchthavens. Indien de aanbesteding van de ondertunneling van de Krijgsbaan niet voor november rond is, mag men daar wel de boeken sluiten. Zo eenvoudig is dat.

Ofwel zegt u dat u een visie hebt en dat u ervoor gaat, wat dan ook betekent dat de PPS-constructie in orde moet zijn. Ofwel zegt u geen visie te hebben, wat dus betekent dat het u eigenlijk niet veel uitmaakt. Ik heb in ieder geval geen enkel duidelijk signaal ontvangen met betrekking tot de visie van de voogdijminister op de problematiek van de regionale luchthavens.

Ik heb ook goed begrepen dat het contract met Ryanair nog steeds niet getekend is. Ik kan misschien wel begrijpen dat dit is omwille van commerciële redenen en onderhandelingen.

Minister Gilbert Bossuyt : Volgens de informatie waarover ik beschik, is daar helemaal niets aan de hand. Met uw vraag insinueert u dat er daar moeilijkheden zouden zijn, iets wat dus niet het geval is.

Misschien is het wel zo dat de paasvakantie daar een rol in heeft gespeeld.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, men schuift steeds het commerciële argument naar voren, iets waarvoor ik wel begrip kan opbrengen. Toch moet ik steeds vaststellen dat er van controle- of inzagerecht weinig of geen sprake is. De VRT is daar een mooi voorbeeld van. Hoe vaak moeten we niet de uitspraak horen in de zin van 'we kunnen niets zeggen, zelfs niet aan de regeringscommissaris of aan de minister' ? Zelfs voor het Rekenhof blijven de deuren gesloten. En dat terwijl met belastinggeld wordt betaald ! We moeten er steeds naar streven een maximale inzage te krijgen in de problematiek.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, u werpt hier alles op één hoop. Als u wilt dat DAB's normaal kunnen functioneren, dan moet u er grip voor opbrengen dat er bepaalde regels gelden, bijvoorbeeld wanneer er onderhandeld wordt of een contract wordt afgesloten. U kunt toch niet verwachten dat men al zijn kaarten op tafel legt ?

De heer Carl Decaluwe : Ik vraag enkel om nadien inzage te krijgen.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat zult u krijgen.

De heer Carl Decaluwe : Ik verwijs bijvoorbeeld naar de VRT. Zelfs in afgesloten contracten krijgen de minister en de regeringscommissaris geen inzage. Die spelletjes moet men met mij niet beginnen spelen. Zodra een contract is afgesloten, wil ik daar inzage in krijgen.

Minister Gilbert Bossuyt : U bent niet de enige. We moeten de ruimte geven om op een normale manier te kunnen functioneren, maar daar moet vanzelfsprekend een controle op kunnen gebeuren, en men moet daarvan de resultaten kunnen bekijken. Dat gebeurt op zijn tijd.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik kan spreken uit ervaring. Trouwens, ik vraag niet dat u mij nu gegevens verstrekt. Ik heb 'nadien' gezegd, verwijzend naar controle.

Ik voorspel nu reeds met vrij grote zekerheid dat bepaalde commerciële bedrijven zullen zeggen dat geen inzage verleend zal worden in het contract omdat het commerciële elementen bevat. We hebben dat meegemaakt met De Lijn, en we maken dat voortdurend mee met de VRT. Het zijn allemaal commerciële contracten. Een sponsoringcon-

Decaluwe

tract met de VRT of een contract met de luchthaven ? Het komt steeds op hetzelfde neer.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik spreek me niet uit over de VRT. Ik vraag u enkel begrip op te brengen voor deze specifieke situatie, en er niet alles en nog wat bij te betrekken. Men onderhandelt ook met andere maatschappijen en het contract moet nog ter ondertekening voorgelegd worden. Het is dan ook niet het moment om ten behoeve van u of van om het even wie hier nu alle gegevens en kaarten op tafel te leggen. Geen enkel bedrijf doet zoiets, ook de luchthaven van Oostende niet.

De heer Carl Decaluwe : Maar bent u bereid om, zodra de contracten afgesloten zijn, daar inzage in te verlenen, desnoods in besloten vergadering ?

Minister Gilbert Bossuyt : Het Rekenhof zal dit controleren, mijnheer Decaluwe. U hebt toch vertrouwen in het Rekenhof ?

De heer Carl Decaluwe : Niet altijd. Ik weet goed wat ik zeg. Ik heb de geschiedenis van de regionale luchthavens meegemaakt en hoe er werd gemanipuleerd vanuit het toenmalig kabinet ten aanzien van het Rekenhof. Dit tartte alle verbeelding. Ik heb vertrouwen, maar ook een gezond wantrouwen.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, ik weet dat u gewend bent om beschuldigingen te lanceren die u achteraf niet kunt hardmaken. Het zou de eerste keer niet zijn dat u op uw bek gaat. Ik zou maar voorzichtig zijn.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, over de regionale luchthavens heb ik mijn slag thuisgehaald. Er is gevoeld op uw kabinet. De heer Strubbe en anderen hebben ons belachelijk gemaakt, maar eminente juristen gaven me stuk voor stuk gelijk. Ik heb gelijk gehaald over heel de lijn, daar is geen discussie over.

Mijnheer de minister, uw antwoord is zwak en u gooit permanent alles op één hoop. Wanneer worden de directeurs benoemd ? Is dat volgende week ? Op 25 maart zei u 'eerstdaags'. Waarom doet men het niet ?

Minister Gilbert Bossuyt : In het Frans zegt men 'prochainement' : dat is een term die aanduidt dat het gaat over een termijn die niet heel lang is.

De heer Carl Decaluwe : Eerstdaags betekent voor mij maximum een week. De heer Caluwé heeft de voorwaarden gevraagd, maar we krijgen nooit een antwoord. Is het misschien omdat een kabinetsmedewerker kandidaat is ? Als u onduidelijke of geen antwoorden geeft, dan voedt u de speculatie.

Minister Gilbert Bossuyt : Als men een slechte inborst heeft, dan speculeert men.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, geef nu eens een antwoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik hoef niet te antwoorden. Ik hoef u geen datum te geven.

De heer Carl Decaluwe : Op 25 maart eerstdaags, wat betekent dat ? Onder welke voorwaarden en welk statuut ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb u gezegd onder welk statuut.

De heer Carl Decaluwe : Dat heb ik dan niet gehoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Op contractuele basis.

De heer Carl Decaluwe : Dat heb ik wel gehoord. Er is een discussie bij de VHM over een speciale adviseur. Ik wil tekenen voor zo'n contract hoor. Het is een schande wat er aan het gebeuren is in de Vlaamse administratie : een onkostenvergoeding van 600 euro per maand om te telefoneren en een van 1.550 euro per maand om met de auto te rijden ! In al die speciale statuten hebben de parlementsleden geen inzagerecht. Ik zal dit niet tolereren. Er moet inzagerecht komen ! De contracten van de nieuwe directeur zullen we te zien krijgen !

Minister Gilbert Bossuyt : Het zou er nog maar aan mankeren.

De heer Carl Decaluwe : U moet dat maar eens proberen bij de VHM !

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, ik weet toch wel wat een parlement betekent. Geeft u nu de indruk dat we contracten afsluiten die niemand mag zien ? Zo'n intentieproces neem ik niet ! Ik zit hier niet om dergelijke dingen aan te moeten horen !

De voorzitter : Mijnheer de minister, u bent sinds enige tijd minister en u moet nog leren wat meer kalmte in uw antwoorden te houden. U bent nu degene die ondervraagd mag worden.

Minister Gilbert Bossuyt : Moet ik bij u in de leer gaan, mevrouw de voorzitter ? Ik heb de indruk dat u uw verleden wat vergeten bent.

De voorzitter : Ik heb vaak, ten opzichte van u als parlamentslid, zeer veel kalmte moeten bewaren, en ik heb dat ook gedaan.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, moeten we de gezamenlijke structuur Wevelgem-Oostende als ernstig beschouwen of wordt dit niet meegenomen in het ontwerp van decreet omtrent de nieuwe DAB's ? Ik heb teksten van interkabinettenwerkgroepen en dergelijke. Bepaalde intercommunales moeten zich hervormen tegen november volgens dit ontwerp van decreet. Het wordt stilaan tijd dat men weet waaraan men zich moet houden. Neemt u afstand van de woorden van federaal minister Vande Lanotte, die zegt dat de koepelstructuur Wevelgem-Oostende niet speelt ? Als men deze koepelstructuur serieus neemt, is dit dan intrinsiek een erkenning van de regionale waarde van de luchthaven van Wevelgem ? Wat is uw houding hierin ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ik weet niets van een koepelstructuur, en ik ben bevoegd minister. Is dat duidelijk ? Goed dan.

De heer Carl Decaluwe : Van de documenten van de Vlaamse regering omtrent de publiek-private samenwerking in verband met de ondertunneling van de Krijgsbaan te Deurne, die op 31 januari werden voorgelegd, zou ik graag het verslag van de inspecteur van Financiën krijgen.

De voorzitter : Dat is openbaar. Als u dit vraagt, moet de minister u dit geven.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u hebt waarschijnlijk ook kennis van het rapport van Technum over de ondertunneling. Als ik het goed begrijp, is die ondertunneling onvoldoende om de 1.510 meter te handhaven. Hebt u kennis van deze studie ? Hoe gaat u daarmee om ? In welke mate zal er overleg worden gepleegd met minister Van Mechelen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, ik herhaal nog eens duidelijk dat ik wacht op een voorstel. Als we dat voorstel hebben, en het is ernstig, dan bekijken we ook de rest.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik begrijp dat we moeten wachten op een voorstel van minister Van Mechelen. Ik sluit me toch aan omdat er voor de luchthaven eventueel een belangrijke participatie vanuit de haven van Antwerpen zal komen, wat deels onder uw bevoegdheid ressorteert, en omwille van de verkeersveiligheid op de R11, namelijk de Krijgsbaan. Deze investering zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen, integendeel zelfs. Sommigen beweren dat die ondertunneling, vlak voor de bebouwde kom van Mortsel en waar je maar 50 kilometer per uur mag rijden, wel eens een aanzuigefect zou kunnen veroorzaken en de verkeersonveiligheid bevorderen. Dit moet grondig bekeken worden in het dossier. De R11 is een beruchte weg wat veiligheid betreft. Dit moet bekeken worden, los van de aspecten van de luchthaven zelf. Ik hoop dat dit gegeven in de toekomst mee in het debat wordt opgenomen.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is genoteerd, mijnheer Malcorps.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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 Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpooldatabank

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpooldatabank.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, van 10 maart tot 6 april liep de campagne 'Duizenden zitjes vrij op www.carpool.be'. De bijhorende website valt nog steeds onder de website van Taxistop. De Vlaamse carpooldatabank is immers een

Decaluwe

samenwerking tussen de Vlaamse overheid en Taxistop. Zo'n 8.000 kandidaten in de databank wachten op een co-chauffeur.

Op 19 februari 2002 verklaarde voormalig minister Stevaert dat er gedacht wordt – maar niet ondoordacht – om carpoolstroken op wegen te voorzien. Sindsdien werd hierover niets meer vernomen. Hij verklaarde toen ook dat het resultaat van de inspanningen om carpooling te bevorderen, onder de verwachtingen bleef. We zagen wel na een bepaalde sensibiliseringscampagne dat het aantal nieuwe inschrijvingen per maand telkenmale stijgt. Een goede sensibiliseringscampagne is dus belangrijk.

De bezettingsgraad van de wagens blijft laag met gemiddeld slechts 1,2 personen per wagen. Als we dit via carpooling zouden kunnen laten stijgen met 0,1 percent, zou dit volgens Febiac een daling van het autoverkeer van een kleine 4 percent met zich meebrengen. Het is dus de moeite om daar een doorgedreven inspanning voor te doen. Ook qua fiscaliteit op het federale vlak moeten we onze job doen in het kader van de volgende legislatuur. Daarom heb ik enkele vragen.

De carpooldatabank richtte zich in eerste instantie hoofdzakelijk op de bedrijven. De jongste campagne van de Vlaamse overheid is meer gericht op de individuele pendelaar. Hebt u al zicht op de resultaten van deze gewijzigde strategie ?

In de toelichting van de begroting 2003 werd gesteld bij de basisallocatie 31.01 dat de verhoging van het budget onder meer te maken had met de overname van het beheer van de carpooldatabank van Taxistop door De Lijn voor een bedrag van 80.000 euro. De net afgelopen campagne verwees nog uitdrukkelijk naar de website www.carpool.be, die onder de website van Taxistop zit. Betekent dit dat het plan om de databank over te hevelen van De Lijn werd afgevoerd ? Wat zou de meerwaarde zijn van een eventuele overheveling ?

Vorig jaar verklaarde uw voorganger dat het carpoolgebruik onder de verwachtingen bleef. Is de toestand ondertussen verbeterd ? Beschikt u over cijfergegevens ? Kunt u evoluties aangeven in het dossier van mogelijke carpoolstroken ? Ondertussen is er een wettelijke regeling inzake het verkeersbord voor het openstellen van bepaalde vrije busbanen en van eventuele fiscale maatregelen door het gewest.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de eerste communicatiecampagnes waren zowel naar bedrijven als naar de individuele pendelaar gericht. In de loop van de voorgaande jaren werden immers zowel campagnes gevoerd ten aanzien van de bedrijven als van de individuele pendelaar. Dit laatste gebeurde onder andere via gelijkaardige affichecampagnes, zoals nu het geval is, met als thema's : 'Carpooling : samenrijden – files vermijden' en 'Carpoolers : vrienden van de weg'. In se is er dus niet echt sprake van een 'gewijzigde strategie'. Deze affichecampagne heeft alleszins een impact gehad. Vóór de campagne werden gemiddeld maandelijks 55 inschrijvingen genoteerd. Tussen 1 maart en 6 april van dit jaar waren dat er evenwel 1.056. Gemiddeld is dat ongeveer 28 per dag of 868 per maand.

Tot op heden is de Vlaamse Carpooldatabank ondergebracht bij de website van Taxistop omdat deze organisatie het beheer van de databank voor het Vlaams Gewest verzorgt via een contract dat werd afgesloten tussen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en Taxistop. Het is de bedoeling om De Lijn verder uit te bouwen tot de organisatie die niet alleen het openbaar vervoer organiseert maar evenzeer andere 'alternatieve' vervoersvormen, zoals carpoolen en autodelen. In die zin zal in de toekomst de operationalisering van de carpooldatabank via De Lijn verlopen. Het voornemen om de Vlaamse carpoolbank via De Lijn verder te operationaliseren, wordt dus niet verlaten.

Momenteel leggen De Lijn en Taxistop de laatste hand aan een overeenkomst. Eens de overeenkomst is afgesloten, staan ze samen in voor het beheer van de Vlaamse Carpooldatabank. De meerwaarde van deze samenwerking is dat de carpooler bij zijn zoektocht op de carpoolsite een openbaarvervoeralternatief aangeboden krijgt en dat de reiziger van De Lijn ook de mogelijkheid heeft om te kiezen voor carpooling. De interactie wordt daardoor versterkt. Dit is in het belang van beide vormen van vervoer. Voor alle duidelijkheid, de gesprekken tussen Taxistop en De Lijn zijn op dit ogenblik nog bezig.

De Vlaamse Carpoolbank heeft me een aantal gegevens overgemaakt. Op 15 februari 2002 waren er 23 aangesloten bedrijven. Een jaar later waren dat er 36. Dit komt overeen met een verhoging van ongeveer een derde. Op 1 februari 2002 waren er 1.628 individueel aangeslotenen. Daarbij werd dus geen rekening gehouden met de werknemers van de hierboven vermelde bedrijven. Sindsdien zijn er 681 inschrijvingen bij gekomen. In dezelfde perio-

Bossuyt

de hebben er zich ook 152 weer uitgeschreven, meestal omdat geen – geschikte – carpoolpartner kon worden gevonden. Dit brengt het aantal aangeslotenen op 1 februari 2003 op 2.157, hetgeen een verhoging is met ongeveer een kwart.

Na onderzoek van een aantal experimenten met carpoolstroken in Groot-Brittannië, Nederland en Spanje bestaan er op dit ogenblik geen plannen om dergelijke stroken te reserveren op autosnelwegen. Het gebruik van vrije busbanen is juridisch niet mogelijk. Het stimuleren van carpools via fiscale voordelen op het bezit van auto's lijkt niet opportuun, omdat de controle hierop vrijwel onmogelijk is.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig en gedetailleerd antwoord. Het bewijst nog maar eens dat uw voorganger ongelooflijk sexy voorstellen lanceerde. Het verheugt me dat u zegt dat er geen plannen zijn inzake het carpools. Juridisch is het niet mogelijk om in vrije busbanen te voorzien. Wij hebben dat in het verleden ook al gezegd. Nu bestaat daar tenminste duidelijkheid over.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, we moeten blij zijn dat de vorige minister van Mobiliteit zijn voorstellen liet onderzoeken, en dat uit de resultaten de gepaste conclusies kunnen worden getrokken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over voetpaden langs gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over voetpaden langs gewestwegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we hebben het in deze commissie al een paar keren gehad

over dit probleem. Ook de heer Loones heeft hierover al geïnterpelleerd. We hebben tweemaal haast letterlijk hetzelfde antwoord gekregen. De minister in kwestie was dus consequent.

Via een convenant zou er een formele afspraak kunnen worden gemaakt tussen de wegbeheerder en de gemeente. Mijnheer de minister, na verklaringen van uw voorganger in allerhande gremia is er nu nood aan absolute duidelijkheid.

In VVSG-week 13 heeft toenmalig minister Stevaert het over een 'gedeeltelijke verantwoordelijkheid van het gewest en de gemeenten' met betrekking tot de aanleg van voetpaden. Hij zei dit op 14 maart 2003 tijdens een vergadering over het kerntakendebat. Deze meer genuanceerde visie ten opzichte van vroegere uitspraken ligt in de lijn van die van de VVSG.

Strikt juridisch is de aanleg van trottoirs langs gewestwegen een opdracht voor het gewest. Maar de VVSG erkent dat de gemeenten ook een taak hebben. Ze moeten instaan voor een vlot en veilig verkeer op de openbare wegen, inclusief de voetpaden, en ze moeten streven naar een goede inrichting van het openbaar domein. De gedeelde verantwoordelijkheid zou worden vertaald in een convenant.

Volgens de administratie Wegen zou in eerste instantie in het convenant worden opgenomen dat de gemeente instaat voor de aanleg en het onderhoud. Deze visie werd door toenmalig minister Stevaert herroepen. Hij stelde dat het convenant een afspraak moet inhouden tussen gewest en gemeente, onderhandeld per project.

Mijnheer de minister, werd er reeds een ontwerpconvenantmodule opgesteld om de onduidelijkheden met betrekking tot de aanleg en het onderhoud langs gewestwegen weg te nemen? Moeten die project per project worden opgesteld? Zijn er algemene regels voor elk project? Kan dit tot resultaat hebben dat voor het ene project de gemeente betaalt en voor het andere het gewest? Zal het Vlaams Gewest de aanleg van voetpaden via een module van het mobiliteitsconvenant gedeeltelijk subsidiëren?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het principe van de gangbare handelwijze is reeds opgenomen in de modules van het mobiliteitsconvenant. De modules behoeven dus geen bijsturing.

Bossuyt

De tekst van de module is duidelijk : ‘De lokale overheid verbindt zich ertoe om de kosten die verbonden zijn aan de volgende deelaspecten van de herinrichting van de doortocht, voor haar rekening te nemen : de studiekosten, levering en plaatsing van nieuwe stoepverharding en onderhoud, levering en plaatsing van het straatmeubilair en onderhoud, levering en aanplanting van het groen en onderhoud.’

De kosten voor deze herinrichting worden als bijlage opgenomen en verder gespecificeerd.

Uit deze tekst blijkt dus dat per project het gemeentelijk aandeel wordt bepaald op basis van de algemene principes zoals opgenomen in de module. Er is dus wel sprake van een concrete uitwerking per project maar niet van een onderhandeling per project. Een onderhandeling per project zou onaanvaardbaar zijn aangezien het nogal duidelijk is dat dezelfde principes zonder onderscheid in heel Vlaanderen moeten worden toegepast.

Aangezien het Vlaams Gewest een maximaal aantal doortochten wil heraanleggen, zal het de aanleg van voetpaden niet gedeeltelijk subsidiëren. Het resultaat van een dergelijke subsidiëring is een vermindering van de beschikbare middelen bij het Vlaams Gewest voor de heraanleg van doortochten en dus ook een vermindering van het aantal projecten. Ik verwijs voor een duidelijker begrip naar het stilvallen van investeringsprojecten ten gevolge van een tekort aan middelen voor de aanleg van rioleringen. Dit tekort werd onder andere veroorzaakt door een verhoging van de subsidiëringpercentages door het Vlaams Gewest. In een dergelijke situatie willen we niet terechtkomen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, er komt blijkbaar een gedeeltelijke financiering. Uw redenering kan ook worden omgedraaid. Vele gemeenten kampen met financiële problemen, maar zullen misschien toch bereid zijn om een extra inspanning te leveren om de werken te realiseren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortocht door Herselt-Centrum (N19) en een mogelijke ringweg of verbindingsweg

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortocht door Herselt-Centrum – N 19 – en een mogelijke ringweg of verbindingsweg.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, over de problematiek van de drukke Westerlosesteenweg, de gewestweg N19, en de doortocht door de dorpskern van Herselt wordt al jaren gepraat. Al meer dan twintig jaar staat een ringweg rond Herselt op het gewestplan uitgestippeld.

Recent vernam ik dat de Westerlosesteenweg op het grondgebied Herselt vanaf de Provinciebaan tot de Herentalsesteenweg zal worden vernieuwd door AWV. De aanbesteding is gepland voor eind 2004 en de heraanleg met inbegrip van twee vrijliggende fietspaden zou in 2005 starten. Tegelijk wordt ook druk gediscussieerd over de herinrichting van de doortocht door de Herseltse dorpskern.

Op 28 juni 2001 stelde ik hierover een vraag om uitleg aan toenmalig minister Stevaert. Hij wees duidelijk op de verantwoordelijkheid van de gemeente Herselt. De keuze tussen de aanleg van een rondweg of de herinrichting van een doortocht door de dorpskern ligt bij de gemeente en moet gebaseerd zijn op een goedgekeurde mobiliteitsstudie. Recent werd tot grote bezorgdheid van talrijke buurtbewoners geopperd dat AWV een voorstel aan de gemeente zou hebben gedaan met betrekking tot een nieuwe verbindingsweg die verschilt van de ringweg op het gewestplan. Deze verbindingsweg zou de Blaubergsesteenweg of N212 verbinden met de Westerlosesteenweg of N19 ter hoogte van het kruispunt met de Herentalsesteenweg of N152. Deze verbindingsweg loopt dan dwars door een dichtbebouwd woongebied met zelfs een recent goedgekeurde en reeds verkochte verkaveling. Uiteraard biedt deze korte doorsteek geen oplossing voor de hoge verkeersdichtheid in

De Cock

de dorpskern van Herselt. De hoofdassen N19 en N152 worden er niet door ontlast. Bovendien wordt de rust in een dichte woonwijk verstoord. Gelet op het antwoord van voormalig minister Stevaert is het ook verwonderlijk dat deze verbindingsweg voor rekening van het Vlaams Gewest zou zijn.

Mijnheer de minister, een aantal vragen dringen zich op. Kunt u de planning van AWV voor de heraanleg van de Westerlosesteenweg bevestigen? Welke budgetten worden hiervoor vrijgemaakt? Wat is de planning voor de herinrichting van de doortocht N19 door het centrum van Herselt? Welke visie heeft AWV op deze herinrichting? Past dit in de visie van de mobiliteitsstudie van de gemeente? Wat is de stand van zaken omtrent deze studie? Werd die al ter goedkeuring aan u voorgelegd? Klopt het dat AWV Antwerpen een voorstel voor een nieuwe verbindingsweg heeft overgemaakt aan de gemeente Herselt? Hoe past dit in het mobiliteitsplan? Kan AWV een omleidingsweg ter hoogte van een secundaire weg te haren laste nemen? Dat zou in strijd zijn met het antwoord van voormalig minister Stevaert. Hoe verloopt de coördinatie tussen beide dossiers?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, op het meerjarenprogramma 2003-2005 is voor 2004 in een bedrag van 3 miljoen euro voorzien voor de aanbesteding van de herinrichting van de N19 in Herselt. De herinrichting bevat twee onderdelen : de doortocht van Herselt tussen de kilometerpunten 33,542 en 34,318 enerzijds en de Westerlosesteenweg buiten de bebouwde kom tussen kilometerpunten 31,195 en 33,542 anderzijds. Hieruit blijkt ook onmiddellijk dat het Vlaams Gewest geen kredieten gereserveerd heeft in het meerjarenprogramma voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de N212 en de N19.

De gemeente staat in voor de studie van de doortocht conform de bepalingen in module drie van het mobiliteitsconvenant. Een voorstel van een nieuwe verbindingsweg richting Blauberg is ter sprake gebracht door het studie bureau dat voor rekening van de gemeente de studie van de door-

tocht uitvoert. Het is dus geen voorstel van het Vlaams Gewest.

Indien een dergelijke verbinding zou worden aangelegd door het Vlaams Gewest, is er sprake van een doortrekking of nieuw tracé voor de N152/N212, en dus niet van een nieuw tracé voor de N19. De herinrichting van de doortocht van de N19 sluit de aanleg van een omleidingsweg voor de N19 uit, maar niet meteen de aanleg van een nieuw tracé voor de N152 of N212. Ingeval van doortrekking zou een deel van de N212 zijn functie als gewestweg verliezen en worden overgeheveld naar de gemeente Herselt, die dan voor de aanpassing van dit overgedragen wegvak moet instaan.

Het principe dat het Vlaams Gewest niet tweemaal tussenkomt én voor de aanleg van een omleiding én voor de herinrichting van de doortocht, zou dus ook hier onverkort het geval zijn. Ik leg de nadruk op 'zou', aangezien het Vlaams Gewest geen dergelijke plannen heeft. Deze nieuwe verbindingsweg werd niet geselecteerd als nieuw aan te leggen secundaire weg in het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen. Het betreft dus in elk geval een nieuwe verbinding van lokaal niveau die in opdracht en voor rekening van het gemeentebestuur moet worden aangelegd. De aanleg van deze verbinding is dan ook afhankelijk van de goedkeuring van het daarvoor vereiste gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de gemeente Herselt.

Het is logisch dat de verbinding eerst opgenomen moet worden in het mobiliteitsplan voor de gemeente Herselt. De oriëntatienota van de gemeente is conform verklaard. De synthesenota en het mobiliteitsplan moeten nog aan de provinciale auditcommissie worden voorgelegd. Naar alle verwachting zal de gemeente dit nog in de loop van 2003 doen. Uit dit mobiliteitsplan moet dan later blijken of er behoefte is aan een nieuwe verbinding op lokaal niveau.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Het helpt een aantal misverstanden uit de wereld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van de fly-over aan Geel-Punt en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van de fly-over aan Geel-Punt en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, door mij en ook door andere leden werden al meerdere vragen gesteld over de bouw van de fly-over aan Geel-Punt. Dat is een van de belangrijkste knelpunten van de noord-zuidverbinding en dus van de Kempen. In maart 2001 stelde ik terzake een vraag om uitleg aan minister Stevaert. In het antwoord op deze vraag werd de bouw van die fly-over aan de gewestweg N19 ter hoogte van Geel-Punt voorgesteld om een oplossing te bieden voor de verkeerscongestie daar. Bovendien stelde de toenmalige minister een planning voor voor de realisatie van die zogenaamde reuzenbrug. Zoals u kunt merken, is die planning ondertussen achterhaald. In het meerjarenprogramma werd op dat ogenblik terzake voorzien in een bedrag van 174 miljoen frank, dat zou worden aangepast in functie van de verdere uitwerking van het project.

Thans lijkt het dossier echter opnieuw een aantal hinderpalen te ontmoeten. Er dreigt vertraging te komen in de realisatie van die fly-over. Nochtans is de hele regio, mezelf uiteraard inbegrepen, vragende partij voor de snelle verwezenlijking van het project. In februari van dit jaar nog heeft de provinciale auditcommissie het concept van die fly-over goedgekeurd. Tegelijkertijd stelde de commissie echter ook dat een ruimtelijk uitvoeringsplan dient te worden opgemaakt. De discussie daarover is gaande. Sommigen beweren dat dit een tijdrovende procedure kan zijn, die kan zorgen voor een bijkomende vertraging van 1 jaar.

Mijnheer de minister, in welke mate is het al dan niet opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit project essentieel en noodzakelijk, gelet op de vertraging qua planning ? Welke bijkomende vertraging voor de werken zal deze onverwachte hindernis opleveren ? Wat is het nieuwe tijdschema van de administratie Wegen en Verkeer en de minister met betrekking tot de aanbesteding en de

uitvoering van de werken van de fly-over ? In welke budgetten is daartoe momenteel voorzien in de huidige meerjarenplanning ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Cock, in antwoord op uw vraag kan ik u medelen dat mijn administratie van oordeel is dat er een ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opgemaakt voor de geplande infrastructuurwerken ter hoogte van Geel-Punt. Dit is ook bevestigd door de administratie Ruimtelijke Ordening. De noodzaak van de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan is mee het gevolg van de belangrijke impact van deze ingreep op de omgeving, gelet op de grondige en grootschalige herinrichting van deze verkeersknoop, die eigenlijk meer omvat dan de aanleg van een eenvoudige fly-over. Minder ingrijpende aanpassingen zijn zeker mogelijk zonder de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, doch ze kunnen de verkeersdoorstroming onvoldoende verbeteren, en zijn dan ook niet aan de orde. Ik denk dat we het daar allemaal eens over kunnen zijn.

De voorlopige kostprijsraming voor het project bedraagt inmiddels 12,5 miljoen euro. In deze middelen is voorzien in het programma 2003. Bij de niet-uitvoering in 2003 blijven de middelen in elk geval behouden in het meerjarenprogramma van openbare werken. Ten slotte wil ik nog medelen dat de voorafgaande opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan meer rechtszekerheid biedt voor het verkrijgen van de nodige vergunningen. Er moet immers ernstig rekening worden gehouden met procedures die door aangelanden zullen worden opgestart om de verwezenlijking van het project te verhinderen. U weet dat er veel tijd verloren kan gaan bij het voeren van beroepsprocedures voor de Raad van State en dergelijke meer. De voorafgaande opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, die een vertraging lijkt, kan een dergelijk tijdverlies beperken en per slot van rekening dus zelfs een versnelling inhouden.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toevallig las ik vandaag in de krant dat er sprake is van een bouwproject van een privé-firma langs het toekomstige traject. Dit bouwproject zou een aantal gronden hypothekeken waarin voorzien was in de planning en het concept. In het artikel werd gesteld dat er misschien vertraging komt, omdat men de plannen moet wijzigen, maar dat het ruimtelijk uitvoerings-

De Cock

plan waarover u het had dergelijke hinderpalen moet vermijden. Dat zou dus kloppen. Het project van de privé-firma, dat nog niet gefinaliseerd is, behelst een grond die in de conceptfase zou worden onteigend. Hoe kan een en ander nu worden gecombineerd ?

Minister Gilbert Bossuyt : Wat dat laatste betreft, moet ik mijn antwoord in beraad houden, omdat we willen trachten u een duidelijk antwoord te geven, maar we twijfelen nog even.

De heer Frans De Cock : Die privé-firma heeft dat project aangekondigd, maar het is nog niet in uitvoering. Het project behelst wel een stuk grond dat in het concept moest worden ingepalmd voor de fly-over. Als dit wordt uitgevoerd, dan betekent het weer een verschuiving en een vertraging.

Minister Gilbert Bossuyt : Vooral vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening kan men anticiperen op een ruimtelijk uitvoeringsplan dat zou moeten worden opgemaakt. Maar dat kan niet eeuwig duren. Qua rechtszekerheid zou dit totaal onverantwoord zijn. Dat zou vrij snel moeten worden gevolgd door een initiatief om de procedure op te starten. Anderzijds is er ook het voorzichtigheidsprincipe, waarbij men ervoor waarschuwt dat iets binnenkort zal worden bezwaard. Maar als dat net iets te lang duurt – het wordt dan meestal uitgevochten voor de rechtbank of de Raad van State –, dan wordt dat uiteindelijk een uitvoerbare vergunning.

De voorzitter : Men kan een systeem hebben van een BPA in voorafname van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat zou dan gemeentelijk zijn.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stopzetten van de informatiecampaagne rond de werken op de Antwerpse ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het stopzetten van de informatiecampaagne rond de werken op de Antwerpse ring.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, mijn vraag handelt over de informatiecampaagne over de werken op de Antwerpse ring. Dat zijn toch werken ter waarde van 100 miljoen euro. Er is een tijdelijke vereniging voor opgericht. Men voorziet ook in het aanleggen van tijdelijke bruggen voor het werfverkeer. De uitvoering van de werken zou 2-maal 150 kalenderdagen bedragen. In de Gazet van Antwerpen stond vandaag toevallig een artikel over die werken, over het studiebureau Minder Hinder en de maatregelen ter vermindering van de hinder die zouden moeten worden uitgewerkt. Er ligt al een scenario met 60 actiepunten klaar. Daarbij wordt de Singel genoemd als omleidingsweg. Ook zou er sprake zijn van een gemeenteforum. Eerst werd er gedacht aan een vergadering voor iedereen. Nu wordt er veeleer gedacht aan interactieve sessies.

Ik heb vernomen dat er een voorlichtingscampagne zou gebeuren, vooral dan voor de besturen, en meer bepaald voor de lokale overheden rond Antwerpen. Die campagne had op vrijdag 25 april moeten plaatsvinden. Het is een campagne in opdracht van het departement LIN en de administratie Wegen en zou plaatsvinden in samenwerking met het provinciebestuur. Het was uiteraard de bedoeling om iedereen officieel te informeren over dat belangrijke project. Op 25 oktober van vorig jaar vond een informatiesessie plaats voor de bedrijven. Ook Unizo, het VEV en de Kamer van Koophandel waren hierbij betrokken. Maar de voorlichtingscampagne voor de lagere besturen is om een onbekende reden uitgesteld of afgelast.

We mogen niet vergeten dat de werken aan de R1 in Antwerpen enorm omvangrijk zijn. Er moeten heel wat maatregelen worden getroffen. Het is belangrijk om informatie te geven, wil men niet vervallen in een verkeerschaos. Het is ook belangrijk dat dit wordt uitgebreid tot buiten het Antwerpse, dus naar de hele rand. Ik denk bijvoorbeeld aan het belangrijk bustracé Turnhout-Antwerpen, dat mee in de werken zou kunnen worden opgenomen om het verkeer op de Antwerpse ring, de drukste ring van ons land, te beperken.

Die werken zijn een topprioriteit voor Antwerpen. De geschreven pers moet erbij betrokken worden, maar men moet het ook ruimer zien : scholen, ziekenhuizen, hulpdiensten, politie, brandweer, technische diensten en schepencolleges hebben allemaal nood aan informatie. Ik verwijs naar de code voor de beperking van hinder bij openbare werken die we enkele weken geleden hebben goedge-

Helsen

keurd. Hier staan een aantal maatregelen in, zowel voor de wegenwerkers als voor de weggebruikers, ter verbetering van de bereikbaarheid, voor het beperken van de files, het beperken van de duur van de werkzaamheden en voor een goede coördinatie van de verschillende opdrachtgevers.

Het studie bureau Minder Hinder kan voorstellen aanreiken zoals het inplanten van fietsenstallingen, het inleggen van speciale bussen en regelmatige contacten met de diensten van De Lijn, de spoorwegen en dergelijke. Het is zeer belangrijk dat lokale besturen tijdig alle informatie krijgen om hun eigen planning van werkzaamheden daarop te kunnen afstemmen. Een rechtstreekse en tijdige communicatie ten aanzien van alle omwonenden en gebruikers van de Antwerpse ring is een must.

Mijnheer de minister, daarom wil ik vragen waarom deze voorlichtingscampagne is uitgesteld. Is er een achterliggende reden voor? Ik heb vernomen dat de voorbereiding volledig klaar was en de afdeling Communicatie van de Vlaamse Gemeenschap er al heel wat werk voor heeft geleverd. Zal deze campagne op een later moment voortgezet worden? Welke timing hanteert men daarbij? Wat is volgens u het meest ideale moment, gelet op het feit dat de werken in 2004 van start gaan en een tweede fase zullen kennen in 2005?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik heb u over deze zaak al een schriftelijke vraag gesteld in februari. Ik heb nog enkele aanvullende vragen bij het antwoord dat ik toen heb gekregen.

U zegt dat het studie bureau Minder Hinder een scenario zal uitwerken en dat het gros van de werken zal worden uitgevoerd in de zomer van 2004. U spreekt ook van bereikbaarheidsmanagers bij de diverse doelgroepen die door het project zouden worden getroffen, zoals het VEV, Unizo, de Kamer van Koophandel, de gemeenten, hulpdiensten, scholen, horeca en toeristen. Die managers zouden de doelgroepen moeten helpen de problemen te detecteren en oplossingen uit te werken. Daarnaast zou vanuit de overheid aan De Lijn en de NMBS een voorstel van begeleidende maatregelen worden gedaan in de richting van wat de heer Helsen al heeft aangehaald. U zei ook : 'Het spreekt vanzelf dat alle te treffen maatregelen niet per se infrastructuurueel moeten zijn en ook niet per se ten laste moeten zijn van de overheid.'

Hoever staat het met die bereikbaarheidsmanagers? Komt er een deel vanuit die doelgroepen zelf of zullen zij allemaal gefinancierd worden door de overheid? In welke mate zullen we bij de oplosingen die zullen worden uitgewerkt, ook een samenwerking van de privé-sector en de overheid hebben?

De vraag naar de timing is ook erg belangrijk. Iedereen zit hierop te wachten. De werken starten pas in de zomer van 2004, maar men begint nu toch al met het nemen van de aanloop. De zenuwachtigheid groeit zowel bij werkgevers- als werknemersorganisaties.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, in antwoord op deze vraag om uitleg kan ik u medelen dat er geen sprake is van een stopzetting van een informatiecampagne rond de werken op de Antwerpse ring. Deze aangelegenheid is immers nog op 16 april 2003 ter sprake gekomen op de stuurgroep die belast is met het uitwerken van flankerende maatregelen voor de werken op de R1.

Naar aanleiding van het voorstel van de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen om een plenaire vergadering te organiseren, is er door hogervermelde stuurgroep van gedachten gewisseld over de wijze waarop het best gecommuniceerd kan worden met de betrokken gemeentebesturen om zo hun medewerking te bevorderen voor de invoering van een aantal flankerende maatregelen waarbij de gemeenten cruciaal zijn. Het gaat hier bijvoorbeeld over de coördinatie van de werken op de ring met mogelijke werken op het gemeentelijk openbaar domein. Mijn kabinet is vertegenwoordigd in deze stuurgroep en staat in dit geval ook achter de beslissing van de stuurgroep.

De pro's en contra's van een plenaire vergadering of bilaterale besprekingen met de rechtstreeks betrokken gemeentebesturen werden besproken. De stuurgroep is tot de conclusie gekomen dat de organisatie van een plenaire vergadering op dit ogenblik geen efficiënte werkwijze is en dat een werkoverleg met een beperkt aantal direct betrokken gemeentebesturen meer aangewezen is in deze stand van dossier. De bedoeling is immers een wederzijdse uitwisseling van contacten en informatie, en geen eenzijdige voorlichtingsvergadering zoals op 25 oktober 2002 georganiseerd onder de vorm van een ondernemersforum rond de grote infrastructuurwerken in de Antwerpse regio.

Bossuyt

Een herhaling van een zeer grootschalige informatiecampagne zal pas gebeuren in de weken voor de aanvang van de grote werken. Ondertussen zullen er vanzelfsprekend nog informatiecampagnes gevoerd worden, maar dan op basis van een doelgroepenbenadering. De bedoeling is om in de loop van 2003 met alle doelgroepen – bedrijfsleven, scholen, toeristische sector, hulpdiensten, enzovoort – mogelijke problemen en alternatieven te bespreken. De doelgroepen zelf kunnen immers zeer veel verwezenlijken in de goede richting. In het kader van deze doelgroepenaanpak zullen binnenkort specifieke bereikbaarheidsmanagers aangesteld worden.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord waarmee ik aan de ene kant blij, maar aan de andere kant niet blij ben. Ik had u nog willen vragen wat u bedoelt met het binnenkort aanstellen van bereikbaarheidsmanagers. Ik vraag dit omdat alles toch geregeld was om die vergadering op 25 april te laten doorgaan. Ik kan ook begrijpen dat die stuurgroep zijn visie op de aanpak wijzigt, maar dat vergt dan toch een timing om een en ander tijdig te kunnen laten plaatsvinden ?

Minister Gilbert Bossuyt : Dit is uiteraard een delicate aangelegenheid. Er is wel een timing, maar die is niet strak. Het zou mijns inziens wijs zijn om – net zoals de stuurgroep dat bepaald heeft – met de nodige voorzichtigheid vooruit te gaan, teneinde het op een geordende manier te kunnen doen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de wegenwerken aan de autosnelweg E17 ter hoogte van Waasmunster

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de wegenwerken aan de autosnelweg E17 ter hoogte van Waasmunster.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de E17 is een van de drukste en belangrijkste autowegen in Vlaanderen. Op deze E17 zijn er belangrijke onderhoudswerken aan de gang tussen Waasmunster en Beerfelde. Ze zijn gestart op 22 maart 2003.

Op maandag 14 en dinsdag 15 april deden zich ten gevolge van de filevorming ter hoogte van de wegwerkzaamheden in Waasmunster meerdere verschrikkelijke verkeersongevallen voor. Ook na het indienen van deze vraag hebben zich daar enkele heel zware verkeersongevallen voorgedaan. Er waren daarbij telkens meerdere doden en verscheidene zwaargewonden te betreuren. Er was een enorme ravage en een grote economische schade. Het is duidelijk dat alleen een beroep doen op het verantwoordelijkheidsbesef van de autobestuurders, onvoldoende is.

Volgens de administratie zijn deze ongevallen niet te wijten aan een ontoereikende signalisatie. Volgens de plaatselijke nieuwsmedia werd vastgesteld dat enkele elektronische signalisatieborden niet correct werkten of onvoldoende zichtbaar waren. Vele automobilisten ervaren de rijstroken aan de werken op de autosnelweg E17 als te smal.

Elke zaterdag verschijnt er in de Gazet van Antwerpen een rubriek waarin bekende Vlamingen uit zeer diverse milieus een aantal situaties commentariëren die hun de afgelopen week zijn opgevallen. Vorige zaterdag kwamen Jef Vermassen, Brigitte Becue, Truus Druyts, Wendy Van Wanten en Jan Ceulemans aan bod.

Twee van hen maken beschouwingen bij deze werkzaamheden. Een van hen schrijft : 'Aan de werkzaamheden op de E17 wordt soms te snel gereden, maar de rijstroken zijn er veel te smal, vooral in de richting van Antwerpen. Ik heb dat zelf al verscheidene keren ondervonden. Je moet daar serieus opletten, zeker als ongedisciplineerde chauffeurs je in die omstandigheden nog snel proberen in te halen. Dat is levensgevaarlijk.' Een tweede stelt : 'Op de E17 ter hoogte van de werkzaamheden in Waasmunster, waar recentelijk een paar ongevallen zijn gebeurd, zijn de rijstroken volgens mij veel te smal.'

Ter voorbereiding van deze vraag en omdat ik vorige zaterdag toch aanwezig moest zijn op een congres in Gent, ben ik langs die weg gereden. Ik kan alleen maar beamen dat de rijstroken bijzonder smal zijn.

De Meyer

Er werd door de verkeerspolitie besloten tot het opvoeren van de snelheidscontroles en het afsluiten van enkele opritten van de autosnelweg. Dit laatste voorstel werd ondertussen weer ingetrokken. Sommige mensen stellen zich vragen bij het samenvallen van de werkzaamheden op de N41 in Elversele en op de E17 in Waasmunster. De werkzaamheden op de N41 in Elversele zorgen immers voor extra verkeer op de E17.

Ondertussen ontvingen een aantal collega's en diverse besturen een schrijven van de kamer van koophandel van Oost-Vlaanderen. Daarin staan dezelfde vragen en suggesties als die die ik hier naar voren breng. In de plenaire zitting van het Vlaams Parlement van 2 april 2003 hebben we een resolutie goedgekeurd betreffende een code voor de beperking van de hinder bij openbare werken. Hierin wordt als eerste aandachtspunt de absolute prioriteit voor verkeersveiligheid vooropgesteld.

Mijnheer de minister, in welk tempo en ploegenstelsel wordt er gewerkt op de E17 en op de N41 ? Wordt er ook tijdens de weekends gewerkt ? Zijn er incentives voor de snellere uitvoering van deze wegenwerken ? Op welke wijze gebeurde de coördinatie van deze wegenwerken ? Hoe verloopt de communicatie met de gebruikers van deze wegen ? Werden de lokale besturen vooraf betrokken bij het overleg over de beslissing om de opritten in Waasmunster en Lokeren plots af te sluiten, zoals via de media werd aangekondigd ? Functioneerde de signalisatie bij de zware ongevallen van 14 en 15 april 2003 zoals het moest ? Waren de elektronische meldingen voldoende zichtbaar ? Zijn de krappe, versmalde rijstroken niet mee de oorzaak van een aantal ongevallen ? Er werden verhoogde snelheidscontroles uitgevoerd. Werden er nog andere bijkomende maatregelen gepland en met welke eventuele resultaten ? Zullen de verhoogde controles nog worden herhaald ?

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik kan me vinden in hetgeen de heer De Meyer heeft gezegd. Een van de grote problemen is die van de coördinatie. Het Waasland wordt 'versmacht' doordat verscheidene werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd. Ik begrijp dat de timing niet wordt gehaald. Door een betere coördinatie kan echter veel leed worden voorkomen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik neem vaak deze weg. Hij is levensgevaarlijk. Ik tracht enkel nog op zaterdag of zondag op die weg te rijden omdat er dan minder automobilisten zijn.

Er zijn weggebruikers die veel te snel blijven rijden. Meer signalisatie en het aangeven van de snelheid van de wagen zouden een positief effect kunnen hebben.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, meer politiecontrole zou ook helpen.

De voorzitter : Ik heb zelf een test gedaan. Het zijn vooral Duitsers, Nederlanders, enzovoort, die te snel rijden. Ze zoeven voorbij. Ook Vlamingen doen dat. Als er meer controle is, zou de politie moeten kunnen overgaan tot onmiddellijke inning van de boete. Anders is het een maat voor niets.

Op een zaterdag en een zondag heb ik 40 percent van de automobilisten voorbij zien zoeven. Ikzelf reed bewust 70 kilometer per uur.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, een van de problemen is dat de rijstroken te smal zijn. De zondagsrijders zijn dikwijls verantwoordelijk voor de ongevallen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb zelf ook al op die baan gereden. Ik heb me toen gehouden aan de opgelegde en ruim op tijd aangekondigde snelheidsbeperking.

Iedereen heeft zijn idee over verkeersveiligheid. In dit geval is het echter aangewezen zich te houden aan wat de deskundigen daarover zeggen. We mogen ons niet laten leiden door ons eigen, individuele aanvoelen.

Mevrouw de voorzitter, blijkbaar werd u vaak voorbijgeflitst door wagens met buitenlandse nummerplaten. In mijn geval ging het om wagens met een Belgische nummerplaat. We laten dit soort beschouwingen beter achterwege.

Ik geef toe dat de rijstroken smal zijn. En dan ? De rijstroken beantwoorden aan alle normen. We zouden dan ook beter naar het gedrag van de automobilist kijken in plaats van bij ongevallen voortdurend vragen te stellen over de signalisatie, en dergelijke. Ongevallen worden in een zeer beperkt aantal gevallen veroorzaakt door een slechte signalisatie.

Bossuyt

Ik kan me indenken dat mensen die vlugger dan 70 kilometer per uur rijden, die rijstroken te smal vinden. Daarom is er ook een snelheidsbeperking. Er zijn twee rijstroken. Statistisch werd vastgesteld dat er nog meer ongevallen gebeurden als de twee rijstroken voldoende breed waren.

Men heeft een keuze gemaakt. Indien de chauffeurs zich houden aan de regels, zijn er normaal gezien geen problemen. En er zijn heel wat regels. Als er in Duitsland werken worden uitgevoerd, is er heel wat minder signalisatie. Sommigen zeggen dat er te veel, anderen dat er te weinig signalisatie is.

We moeten ons in deze discussie beperken tot de – verpletterende – verantwoordelijkheid van de automobilist. Een overheid kan maatregelen nemen, maar ook de chauffeurs zijn verantwoordelijk. In het buitenland houden de burgers zich beter aan het verkeersreglement. Dat dit hier minder het geval is, speelt zeker ook een rol in het hoge aantal verkeersdoden. Chauffeurs leggen de bepalingen nogal gemakkelijk naast zich neer.

De uitvoeringstermijn voor de wegenwerken op de E17 werd op zestig werkdagen vastgesteld, waarbij ook de zaterdag als werkdag wordt beschouwd. De vaststelling van de uitvoeringstermijn gebeurde op basis van de zeer krappe uitvoeringstermijn van de vorig jaar uitgevoerde wegenwerken ter hoogte van Sint-Niklaas. De uitvoeringstermijn bedroeg toen 37 werkdagen. Omdat nu een aantal bijkomende activiteiten worden uitgevoerd, moeten daar een aantal werkdagen aan worden toegevoegd. De bijkomende activiteiten zijn de realisatie van vier vluchthavens en het maken van de doorsteken, het plaatsen van een tijdelijke veiligheidsconstructie, de volledige sanering van vier bruggen – die zorgt voor een bijkomende termijn voor het uitbreken en betonneren van de brugdekvoegen en de uithardingstijd van het beton – en tot slot het verstevigen van een aantal taluds. De uitvoeringstermijn blijft zeer krap. Hierbij mogen de kwaliteit van het uitgevoerde werk en de veiligheid van de wegenwerkers niet uit het oog worden verloren.

Er is niet alleen sprake van weekendwerk, maar ook van langere werktijden. Het bestek van de werken vermeldt letterlijk : ‘De uitvoerder dient de verkeershinder tot een minimum te beperken en dus de uitvoeringstermijn van de werkzaamheden zo kort mogelijk te houden zonder af te doen aan de minimumkwaliteitseisen. Het is toegelaten te werken van 6 uur tot 22 uur op week- en weekenddagen ; het is echter verplicht te werken op week-

dagen en op zaterdagen van 8 uur tot 18 uur. Enkel de zondagen worden niet als werkdagen aangerekend.’

De aannemer houdt zich aan het bestek en er wordt zo goed als dagelijks gewerkt van 8 uur tot 22 uur. Op zondag is er doorgaans geen activiteit, maar blijft de aannemer wel de klok rond beschikbaar. Dat is jammer genoeg al nodig geweest voor het herstellen van tijdelijke veiligheidsconstructies na een ongeval. Voor de werken ter hoogte van de N41 te Elversele wordt het gewone werkweekregime aangehouden, maar eveneens met een krappe uitvoeringstermijn.

De uitvoeringstermijn voor beide projecten verschilt sterk. De werken ter hoogte van de N41 nemen ongeveer twee jaar in beslag, terwijl de werken op de E17 in zestig werkdagen klaar moeten zijn. De aanvang van de werken op de N41 heeft bijna een jaar vertraging opgelopen ten gevolge van onteigeningsproblemen. Deze werken nog eens vier of vijf maanden uitstellen tot na de beëindiging van de werken op de E17, was dan ook moeilijk verdedigbaar. Anderzijds wens ik te benadrukken dat het Vlaams Gewest veel inspanningen levert om een maximaal aantal rijstroken – zij het versmalde – aan te bieden, om zo de behoefte aan alternatieve routes tot een minimum te beperken.

Wat de smalle rijstroken betreft, ben ik van mening dat deze de rijsnelheid beperken, en dus eerder veilig dan onveilig zijn. Ook in het buitenland wordt er regelmatig mee gewerkt. Alleen worden de geldende snelheidsbeperkingen er beter gerespecteerd. Er is dan ook geen reden om af te stappen van het gebruik van versmalde rijstroken. De inspanningen van de overheid moeten zich toespitsen op de handhaving van de toegelaten rijsnelheden en tussenafstanden. Het is beangstigend om vast te stellen met welk gemak en hoe vaak verkeersovertredingen worden begaan. Dat geldt niet alleen voor autosnelwegen, maar ook voor andere wegen. Dit land kampt met een ernstig mentaliteitsprobleem. De pakkans moet worden verhoogd. Daartoe moeten er meer controles worden uitgevoerd.

Voor de E17 werden volgende communicatiekanalen gebruikt : aankondigingborden die een aantal weken voor de werken werden geplaatst, persmededelingen en persconferenties. Voor de N41 waren er contacten met de gemeente, inspraak van de gemeente via de convenantenprocedure, een informatievergadering voor de bevolking en vermeldingen in de lokale pers.

Bossuyt

Wat het afsluiten van de opritten in Waasmunster en Lokeren betreft, deelt AWV me mee dat op de overlegvergadering tussen de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, de federale politie en de transportvereniging SAV het afsluiten van de opritten als een mogelijke oplossing werd voorgesteld. Hierover moest nog worden overlegd met de betrokken gemeentebesturen. Dit werd in het perscommuniqué onvoldoende in de verf gezet zodat de pers hierover berichtte alsof het al was beslist. De afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft dit rechtgezet via een faxbericht aan de gemeenten waarin te kennen werd gegeven dat de afsluiting van de opritten een mogelijkheid was waarover voorafgaand zou worden overlegd. We willen ons daarvoor trouwens verontschuldigen.

Uit de vaststellingen ter plaatse blijkt dat de signalisatie en het filedetectiesysteem in orde zijn. Er is meer dan voldoende signalisatie en nog maar weinig ruimte voor verbetering. Sommigen durven al te gewagen van te veel signalisatie. Naast de snelheidscontroles zal ook de tussenafstand worden gecontroleerd. Hiervoor werden ter hoogte van de bovenbruggen afstandsmarkeringen aangebracht die de federale politie in staat stellen om controles uit te voeren op het respecteren van de tussenafstanden. De zwakke bermten richting Antwerpen zullen zaterdag met freesmateriaal worden versterkt, teneinde bij het inrijden door vrachtwagens ongevallen te voorkomen.

Ik vind het belangrijk dat gezagsdragers erop wijzen dat chauffeurs zich moeten houden aan de ver-

keersregels. Doen ze dat niet, dan leidt dat tot ongevallen met dikwijls zware gevolgen.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb in de eerste plaats naar het verantwoordelijkheidsbesef van alle bestuurders verwezen. Ik wil de overheid of de aannemer niet met de vinger wijzen. Ik wil enkel een aantal vragen stellen en suggesties doen om structurele verbeteringen aan te brengen.

Ik ben het op één punt helemaal niet met u eens. Ik ben geen deskundige, maar ik stel me vragen bij de versmalde rijstroken. U zegt dat dit aanleiding geeft tot trager rijden. Dit zou kunnen kloppen. Er doet zich evenwel een ander nevenverschijnsel voor. Minder ervaren autobestuurders die zware vrachtwagens en opliggers voorbijsteken, rijden op die plaatsen vrij aarzelend. Dit brengt uiteraard allerlei risico's met zich mee. Ik heb dit persoonlijk overigens al ervaren. Ik hoop dat deskundigen bereid zijn om rekening te houden met deze reeds vaak gemaakte bemerking.

Bovendien blijf ik pleiten voor een verhoging van het aantal snelheidscontroles tijdens deze bijzonder belangrijke werken. Blijkbaar hebben de autobestuurders in Vlaanderen deze controles nodig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.57 uur.*
